COMPLÉMENT

DE

L'ŒUVRE DE 1830

Bruxelles, imp. de E. Guyot, rue de Pachéco, 12.

COMPLÉMENT

DE

L'ŒUVRE DE 1830

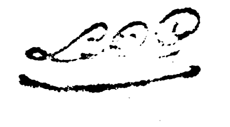
ÉTABLISSEMENTS

A CRÉER

DANS LES PAYS TRANSATLANTIQUES

AVENIR

DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE BELGE



BRUXELLES
IMPRIMERIE DE E. GUYOT,
Rue de Pachéco, 12.

1859

ERRATA :

A la fin du chapitre IV, il est dit que le budget de la marine devrait être porté de 350,000 à 600,000 francs; au lieu de 600,000, *lisez* : 900,000 francs.

INTRODUCTION.

La Belgique, constituée à l'intérieur et reconnue par toutes les puissances européennes, occupe le rang politique qui lui revient.

Au point de vue des arts, de l'industrie, de l'agriculture, elle est jugée partout de la manière la plus favorable.

Il ne lui reste plus qu'à conquérir une bonne réputation commerciale.

On nous dit, et nous aimons à répéter souvent, que le monde a une haute opinion de la nation belge; mais ceux qui voyagent au loin savent combien il faut rabattre de ce jugement. Hors de l'Europe, en effet, notre industrie n'est que trop souvent jugée sur les produits défectueux que d'avides spéculateurs envoient dans ces contrées, et

notre aptitude commerciale, sur les envois irréguliers faits par certains armateurs, ou sur les tentatives infructueuses du gouvernement pour ouvrir des lignes de navigation avec les pays transatlantiques.

Il est temps de nous faire une meilleure renommée, temps de créer des débouchés lointains pour remplacer les marchés européens qui se rétréciront peu à peu, temps enfin de réparer la perte des colonies que nous exploitions avant 1830, sous la protection de la marine néerlandaise.

Les efforts du gouvernement, de la législature, du commerce et des particuliers doivent tendre vers ce but.

La forte génération de 1830 a délivré le pays et l'a constitué politiquement : tâche glorieuse qui doit suffire à son ambition.

Il reste maintenant à compléter son œuvre par une bonne organisation économique.

C'est le devoir qu'accomplira la génération nouvelle, avec l'appui et les encouragements de l'ancienne.

Mais le succès d'une pareille entreprise exige qu'elle détourne momentanément son attention des luttes politiques, reléguées désormais au second rang.

En cela, du reste, elle ne ferait que suivre l'exemple de nos ancêtres, qui ont fondé sur le commerce les premières assises de leur édifice politique.

C'est le commerce, en effet, qui a élevé chez nous la commune sur les débris de la féodalité. « C'est la commune, c'est la navigation, ce sont nos fréquents rapports avec l'Orient et avec l'Italie depuis l'époque des croisades, qui ont développé et affermi ces colosses populaires. La Belgique, et particulièrement les Flandres, furent pen-

dant deux siècles le nœud des communications entre l'Orient et l'Occident, et le centre de la civilisation européenne entre le Nord et le Midi (1). »

Le commerce et l'industrie paraissent tellement inhérents au sol et au caractère belge, dit un historien, qu'ils s'y sont réveillés en 1815 avec une vigueur nouvelle après deux siècles d'oppression, et cependant rien ne ressemble moins à ce qui se voit aujourd'hui que ce qui se passait alors.

La politique et la législation étaient tournées presque exclusivement vers le commerce.

C'était pour continuer à recevoir les laines d'Angleterre que Jacques Van Artevelde fit alliance avec Édouard III contre la France, jalouse de notre prospérité. Là se trouve même le secret de l'étonnante fortune de ce puissant tribun aux grands talents et aux vastes desseins.

Pour rendre au pays la prospérité commerciale dont il jouissait à l'époque de la Hanse et sous Charles-Quint, il y a nécessité de suivre la même ligne de conduite, c'est-à-dire de subordonner la question politique à la question économique, ou tout au moins de les faire marcher de front.

Ceux qui liront avec attention le travail que nous livrons aujourd'hui au public, reconnaîtront l'opportunité de ce conseil et nous sauront gré, peut-être, des efforts que nous faisons pour engager nos compatriotes à le suivre.

Nous espérons que la presse, reconnaissant l'importance du but à atteindre, voudra bien prêter son concours

(1) *Histoire du royaume des Pays-Bas*, par M. de Gerlache.

à une idée que nous préconisons dans l'intérêt seul du pays, sans être mûs par aucun sentiment personnel.

Si cette idée est bonne, qu'on l'appuie ; si elle est mauvaise, qu'on la repousse; mais avant tout, qu'on la juge avec impartialité et sans précipitation !

CHAPITRE PREMIER.

Décadence de la Belgique au point de vue commercial. — Coup d'œil sur quelques faits de notre histoire maritime. — La Hanse et la Compagnie d'Ostende. — Avenir de l'industrie en Belgique. — Concurrence des États voisins. — Nécessité d'étendre nos relations avec les pays transatlantiques. — Efforts que font en ce moment la France, la Prusse, l'Autriche, la Russie et d'autres États pour augmenter leurs débouchés.

I

La Belgique a toujours été un pays remarquable par son génie industriel et artistique.

Elle a été remarquable encore par son initiative commerciale, mais seulement pendant les XIVe, XVe et les trois quarts du XVIe siècle. Son négoce alors avait prise un développement dont les puissances voisines étaient jalouses au plus haut degré.

La Flandre, à cause de sa situation entre les pays du nord et ceux du midi de l'Europe, avait été choisie comme entrepôt du commerce de la Hanse. Dès le XIVe siècle, une acti-

vité prodigieuse régnait sur les côtes de ce pays. Les vaisseaux du monde entier se donnaient rendez-vous dans le port de Damme. Bruges devint le principal comptoir de la Hanse teutonique. Il y avait alors dans les riches et populeuses communes de la Flandre une si grande activité commerciale et un esprit d'entreprise si puissant, qu'elles formèrent une Hanse spéciale composée de dix-sept villes, à la tête desquelles se trouvaient Bruges et Ypres. Cette Hanse avait des bâtiments armés pour la protection du commerce et un très-grand nombre de navires marchands, qui exportaient, au nord comme au midi de l'Europe, nos draps, nos toiles, nos armes, nos merceries, nos métaux ouvrés, nos cuirs, nos tapisseries, etc. A cette époque, la Flandre maritime, aujourd'hui si morne, présentait le spectacle d'une puissante république commerciale et industrielle, comparables à celles de Tyr et de Venise. Des négociants flamands étaient établis dans tous les ports de la Méditerranée, de la mer du Nord et de la Baltique, d'où ils entretenaient un commerce important avec la mère patrie (1).

Quand, par suite des dissensions intestines dont la Flandre fut le théâtre, et aussi par suite de la découverte de l'Amérique, qui modifia profondément toutes les relations commerciales, le grand comptoir de la Hanse eut été transféré à Anvers (2), ce dernier port acquit promptement une importance colossale. Sous le règne de Charles-Quint, des centaines de navires de commerce facilitaient l'écoulement de nos produits non-seulement dans tous les ports de l'Europe, mais encore dans ceux de l'Afrique, de l'Amérique et des Indes.

---

(1) Voir Altmeyer, *Histoire des relations commerciales et politiques des Pays-Bas avec le nord de l'Europe.*

(2) En 1545; mais déjà en 1512 tout le commerce de Bruges s'était porté à Anvers par le déplacement des principaux négociants. (Voir *Guichardin*.)

« En quelles mers inconnues, dit Strada, les Flamands ne » sont-ils pas entrés par la navigation ? Leurs draps et leurs » toiles ne remplissent pas seulement l'Europe, mais l'Asie » et l'Afrique. »

Vers 1550, le mouvement d'entrée et de sortie du port d'Anvers s'élevait à 300 bâtiments par jour (1). Il y avait souvent, dans l'Escaut, 2,500 navires qui attendaient leur tour de déchargement. Anvers était alors, de l'aveu des Vénitiens eux-mêmes, « la plus grande place de commerce » du monde (2).» On y faisait, année moyenne, pour 1 milliard 662 millions d'affaires (3). D'après un compte de recette officiel cité par M. Alexandre Henne, les marchandises exportées en 1543 s'élevaient à la valeur de 36,578,837 florins carolus, ou de 772 millions de francs environ.

Une preuve que le commerce direct et le transit se faisaient à cette époque par la marine marchande nationale et non par les navires des autres pays , c'est que Charles-Quint, par son édit de 1549, put, sans troubler le négoce belge, défendre, sous peine de confiscation, aux habitants des Pays-Bas, de charger des biens ou des marchandises pour l'importation ou pour l'exportation sur des navires étrangers : mesure importante, qui donna plus tard à Cromwell l'idée de son célèbre *acte de navigation*, d'où date l'origine de la puissance navale de l'Angleterre.

Outre leur marine marchande, les ports de commerce de la Belgique avaient des vaisseaux de guerre pour la protection de la pêche et des intérêts commerciaux.

« Ceux de Bruges et du Franc, dit un document de

---

(1) Voir, pour le commerce de la Belgique à l'époque de Charles-Quint, l'excellente *Histoire du règne de Charles-Quint*, par M. A. Henne.

(2) *Relation de F. Badoaro.*

(3) *Mémoire sur le commerce des Pays-Bas aux XVe et XVIe siècles*, par le baron de Reiffenberg.

» l'époque (1), avaient le gouvernement, conduite et super-
» intendance de ces vaisseaux pour les faire équiper, avi-
» tailler et pour payer les soudoyers. »

La construction des navires, abandonnée à l'industrie privée, avait pris, dans les Pays-Bas, de tels développements que les Anglais « venaient y acheter des vaisseaux, comme » ils s'y fournissaient d'artillerie et de munitions (2). »

Après Charles-Quint, la décadence du commerce belge fut rapide, effrayante. Le blocus de l'Escaut, durant nos guerres avec l'Espagne, et le funeste traité de Munster, ruinèrent peu à peu le commerce et provoquèrent la désertion des principaux négociants. La marine marchande disparut entièrement, et, cinquante ans après, la décadence fut si complète que nos populations avaient perdu toute intelligence, toute initiative commerciale.

Par une conséquence nécessaire, l'industrie, autrefois si prospère, avait suivi la même pente. « Pendant toute la
» durée du XVII[e] siècle, dit un de nos historiens (3), la
» plupart des fabriques belges n'eussent pu fournir en-
» semble la charge d'un grand navire. »

Anvers se trouvait, au commencement du XVIII[e] siècle, dans un état de marasme indescriptible. Ses négociants, découragés, ne voyaient de salut que dans l'ouverture de l'Escaut, remède efficace sans doute, mais dont l'application nous était interdite par les traités.

L'idée ne vint à aucun d'eux qu'un pays, dont les côtes ont vingt lieues d'étendue, n'est pas fatalement tributaire d'un seul port, et, qu'une voie fermée, on pouvait en ouvrir une autre.

---

(1) Instructions pour le comte de Gavre, du 7 octobre 1523.

(2) Lettre de Marguerite, du 27 mars 1514, citée dans l'*Histoire du règne de Charles-Quint.*

(3) Ad. Levae, *Commerce des Belges aux Indes.*

Mais cette idée vint à un homme de génie, au prince Eugène, qui essaya de la réaliser par l'intermédiaire du comte de Koenigsegg d'abord, et ensuite du marquis de Prié. Ce ne fut pas chose facile, toutefois, car, au témoignage d'un historien, « les traditions du commerce maritime » s'étaient tellement perdues en Belgique que la Flandre » elle-même, où il avait été si florissant, n'eût pas fourni un » seul armateur pour tenter un voyage au long cours. »

En 1714, le comte de Koenigsegg se mit en relation avec un aventurier français, le chevalier Hollet de la Merveille, qui, arrivé récemment des bords du Gange, avait exposé au gouvernement les nombreux avantages qu'on pourrait tirer d'un commerce direct avec le Bengale. (Jusque-là, toutes les denrées provenant de l'Inde nous avaient été apportées par des navires hollandais.)

La même année, quelques membres de la Compagnie des Indes anglaises, profitant des dispositions favorables de la cour d'Autriche, formèrent, en Belgique, une société au capital de 2,400,000 florins, qui, dès 1715, expédia en Chine et à Surate deux navires dont les officiers et les équipages avaient été recrutés en Angleterre.

Vers la fin de 1716, arriva en Belgique le marquis de Prié, avec mission de soutenir les efforts des Belges et des étrangers en faveur du commerce national. Connaissant l'esprit timoré des négociants belges, il engagea un riche négociant d'Amsterdam, le baron Cloots, à s'établir à Anvers pour seconder ses vues ; en même temps, il détermina le capitaine Tobin, avec plusieurs matelots et pilotes anglais, à se fixer dans les Pays-Bas et à s'y faire naturaliser.

Après la soumission de nos provinces aux troupes des puissances alliées, en 1706, plus de 1,200 matelots avaient quitté le pays pour aller chercher des moyens d'existence à

Dunkerque (1). Il en résulta que, lorsque peu d'années après nos armateurs voulurent entreprendre le commerce des Indes, *il n'y avait point du tout dans le pays*, au témoignage du marquis de Prié (2), *d'officiers de marine ou de marchands qui eussent l'expérience ou la capacité requise pour conduire et diriger cette entreprise.* On fut donc obligé d'engager sous-main des Anglais employés au service de la Compagnie des Indes. « Ces nouveaux sujets de Votre Majesté, dit plus » tard le représentant de Charles VI, ont si bien instruit et » élevé ceux de ses sujets naturels qui ont navigué et tra- » fiqué, sous leurs ordres et sous leur direction, dans les » mers et pays des Indes, qu'il y en a quelques-uns qui » sont devenus capables de conduire cette navigation eux- » mêmes, indépendamment du secours des étrangers......, » puisque la plupart de ceux qui sont employés aujourd'hui » au service de la Compagnie impériale des Indes, soit » comme officiers de navires, matelots ou marchands, sont » des naturels de Votre Majesté. »

Voilà ce qui fit l'initiative du gouvernement pour l'instruction et l'émancipation du commerce belge au commencement du XVIIIe siècle.

Le premier vaisseau, équipé par le baron Cloots, cingla vers la Chine en 1717. D'autres expéditions suivirent celle-là, et bientôt l'élan se communiqua de proche en proche avec une grande rapidité. Enfin, dans le courant de l'année 1723, Charles VI signa les lettres patentes d'octroi de la *Compagnie impériale et royale d'Ostende,* laquelle, en moins de quatre ans, fit construire et équiper quinze vaisseaux (3). Le succès prodigieux de cette compagnie s'explique tout na-

---

(1) Ad. Levae, *Commerce des Belges aux Indes.*
(2) Voir son rapport du 16 avril 1725.
(3) *Mémoire de la Compagnie contre Bernaerts.*

turellement. Les premiers navires revenus de la Chine, en 1716, avaient procuré aux armateurs un bénéfice de 84 et 90 p. c. (1). Si, au lieu de ce résultat, l'opération avait donné un déficit, vraisemblablement aucun armateur ou négociant belge ne se fût présenté pour la seconde expédition; or, c'est précisément dans les circonstances difficiles et dans les revers de fortune que l'esprit commercial se manifeste. Cet esprit n'est nulle part aussi vivace, aussi puissant, que chez la race anglo-saxonne. Parcourez, en effet, l'histoire des colonies et des établissements commerciaux de la Grande-Bretagne, vous constaterez, au début de presque toutes ces entreprises, des mécomptes, voire même des désastres; mais nulle part vous ne verrez que le découragement ou le désespoir se soient emparés de l'âme des fondateurs. Une seconde tentative succède toujours à une première tentative malheureuse, et dix échecs successifs ne font pas abandonner une entreprise jugée bonne au début. Comme la fortune sourit d'ordinaire à la persévérance et à l'audace, il est résulté de là que l'Angleterre a fini par posséder les plus belles colonies et les marchés les plus productifs du monde.

Cette constance dans les idées, cette continuité dans les sacrifices et ce sens pratique des affaires maritimes n'ont jamais existé au même degré chez les autres races. Cependant nos ancêtres possédaient quelques-unes de ces qualités précieuses qui font défaut à la génération actuelle. Elles se réveillèrent pour quelque temps au début du siècle dernier, puis disparurent de nouveau après la regrettable et désastreuse concession faite par la cour d'Autriche aux susceptibilités jalouses de l'Angleterre, de la France et des états généraux de Hollande.

(1) Les navires partis en 1717 donnèrent, d'après Hauwens de Gardiens, des profits de 250, 200 et 150 p. c. (*Archives de l'État,* citées par Levae.)

Le célèbre Romberg, le restaurateur du transit belge, constate qu'en 1770, trente-sept ans après la suppression définitive de la Compagnie d'Ostende, il n'y avait en Belgique *ni navigation intérieure, ni fret, ni transport par bateaux* (1); Une expédition, non pas vers des contrées lointaines, mais vers les ports voisins et par des bateaux étrangers, était presqu'un phénomène (2).

Cet état de choses continua jusqu'à l'époque de la création du royaume des Pays-Bas. A partir de ce moment, les Belges, stimulés et guidés par l'exemple des provinces du Nord, rentrèrent peu à peu dans la voie de leurs ancêtres. Le commerce reprit; mais les idées étaient encore si étroites, qu'en 1828 des députés belges aux états généraux parlèrent en faveur de la suppression des colonies hollandaises, alors improductives et qui aujourd'hui rapportent à la même patrie un bénéfice net de 70 millions de francs.

Ce furent des négociants hollandais et allemands qui créèrent, à Anvers, le transit vers l'Allemagne. La plupart vivent encore, et, jusqu'ici, peu de maisons belges de la nouvelle génération semblent briguer l'honneur de continuer leur œuvre.

La révolution de 1830 marqua un nouveau temps d'arrêt dans la marche lente, mais progressive du commerce national.

Livrés à eux-mêmes et trop absorbés par les soins de leur organisation politique, les Belges négligèrent les questions d'intérêt matériel, et, pendant longtemps, ne firent aucun effort pour conquérir de nouveaux débouchés en remplacement de ceux que la Hollande avaient exploités pendant quinze ans au profit des deux pays et sous la protection de leur marine militaire.

---

(1) Farde : *Transit, entrepôt*, aux archives du royaume.
(2) Ad. Levae.

Les difficultés intérieures et les luttes des partis absorbèrent toute l'attention, toute l'activité, toute l'intelligence de nos hommes d'État. Ceux même qui avaient le plus grand désir d'élever les intérêts matériels du pays au niveau de sa situation politique, ne parvinrent à aucun résultat, soit par manque de temps, soit par défaut d'études spéciales. C'est ainsi qu'il existe encore aujourd'hui d'importantes lacunes dans notre organisation économique et de graves abus dans la législation qui régit le commerce. « Nous n'avons que » des lambeaux de lois qui, outre l'inconvénient d'être pro- » visoires ou de le paraître, offrent le désavantage de ne pas » s'harmoniser entre elles dans un ensemble bien combiné. » De là l'étrange décousu qui règne dans notre système com- » mercial et industriel ; de là l'indifférence craintive des capi- » talistes, la prudence excessive des négociants, le décourage- » ment des chefs d'atelier, des armateurs, des entrepreneurs » d'industries nouvelles, etc... (1). »

Plusieurs causes ont amené ce mal. L'une des principales, après la décadence de l'esprit commercial, est l'instabilité du pouvoir, toujours plus grande dans un pays récemment constitué, où la lutte des partis est encore empreinte d'une certaine ardeur juvénile, que dans les États anciens où cette lutte ne reveille plus que de loin en loin les passions de la foule. Nos ministres, pendant leur existence fugitive, ne songent guère à planter des arbres dont ils ne peuvent pas voir mûrir les fruits, et lorsqu'il leur arrive exceptionnellement de confier au sol un germe utile, tantôt ils oublient de l'arroser et tantôt le forcent à s'étioler en serre chaude. C'est ce que prouvent des faits assez connus de nos lecteurs pour qu'il soit inutile d'en rappeler les

(1) *Étude sur les questions d'intérêt matériel*, par MM. Coomans, membre de la Chambre des représentants, et Mattheyssens, négociant, à Anvers.

détails : la *Bristish-Queen,* la c olonie du Guatémala, les lignes de navigation transatlantiques, etc.

Mais, à côté du mal qui provient des institutions et du gouvernement, il est juste de mentionner celui qui est le fait des individus : négociants, armateurs, capitalistes ou industriels.

Non-seulement nos négociants n'ont pas le génie qui fait découvrir les bonnes affaires ; il leur manque encore l'énergie qui les fait entreprendre et la ténacité qui les fait réussir. Ils s'engagent timidement dans les opérations commerciales et se rebutent au moindre obstacle. Pour eux, il n'y a d'affaires sérieuses que celles qui rapportent beaucoup dès l'origne. Or, ces affaires-là, ne se présentent que très-exceptionnellement, et le spéculateur qui en attend de pareilles, pour engager à coup sûr ses capitaux, ne mérite pas le titre de négociant.

C'est un fait bien connu de nos marins et de nos consuls, que la plupart des Belges qui s'établissent à l'étranger se rebutent promptement et finissent par rentrer dans le pays, lorsque le succès ne répond pas à leur attente. Cela tient à ce qu'en émigrant, ils sont dominés par l'idée qu'ils réaliseront en peu de temps une grande fortune.

Cette idée a présidé également à la formation des sociétés qui ont eu pour but le développement de nos relations maritimes. Au premier revers, à la première déception, elles se sont rebutées, dissoutes. Témoin la société formée pour la colonisation du Guatémala ; celle qui devait exploiter la ligne de navigation entre Anvers et New-York, et la compagnie de navigation à vapeur sur Rio-Janeiro, qui liquide avant d'avoir fait un seul voyage.

L'esprit d'entreprise commerciale existe si peu en Belgique, que beaucoup de personnes en contestent même l'utilité.

C'est un mal dont les effets ne tarderont pas à se manifester.

Le gouvernement, qui a tant fait pour relever l'industrie, doit, dans l'intérêt même de celle-ci, porter toute son attention sur l'avenir commercial du pays.

De quelle utilité, en effet, ne furent pas à nos fabricants les relations, trop tôt interrompues, nouées au commencement du XVIIIe siècle avec les Indes et la Chine (1), et celles que nous procurèrent les débouchés et la protection navale de la Hollande? Si, nonobstant la perte de ces débouchés, l'industrie belge a fait des progrès depuis 1830, il faut l'attribuer à la richesse minérale de notre sol, à l'augmentation de la consommation générale et à l'établissement des nombreuses voies ferrées qui ont mis nos marchés en rapport avec ceux des États voisins.

Mais cette situation se modifiera prochainement.

L'industrie, en effet, progresse rapidement dans les États qui ont été jusqu'ici obligés de s'approvisionner en Belgique.

Le nord de la France, les provinces rhénanes, la Russie, l'Autriche, se couvrent d'usines et de fabriques qui, non-seulement restreindront nos exportations, mais encore leur feront concurrence sur les marchés éloignés. Si cet effet ne s'est pas encore produit d'une manière générale, c'est que les besoins en fers, machines, draps, charbons, etc., ont beaucoup augmenté en Europe depuis une trentaine d'années. Nos exportations ont, dès lors, pu se soutenir et même augmenter, bien que, par rapport à la masse des objets

---

(1) M. Levae constate, dans son remarquable travail sur les relations des Belges avec les Indes, que l'industrie avait repris une grande activité pendant la période de 15 années qui précéda la dissolution de la Compagnie d'Ostende.



consommés, notre marché extérieur se soit rétréci. Dans le fait, il se rétrécira tous les jours davantage, parce que la supériorité que nous avons acquise dans certains produits s'affaiblira à mesure que les industries similaires des autres pays progresseront. Déjà les laminoirs, les ateliers de machines et les forges du nord de la France et des provinces rhénanes font une rude concurrence aux nôtres (1).

Par suite de l'établissement d'un vaste réseau de chemins de fer, les houilles de la Westphalie sont transportées à bas prix dans la Silésie, où elles servent à la réduction des minerais de fer, très-abondants dans cette province. Déjà les fers bruts du centre de l'Allemagne viennent alimenter les établissements des provinces rhénanes qui, bientôt, pourront se passer des nôtres.

La Russie, à l'aide de nos ouvriers et de nos contre-maîtres, a établi chez elle des fabriques d'armes et de machines qui finiront par l'affranchir du tribut qu'elle paye actuellement à la Belgique. Il en est de même pour une foule d'autres articles. On verra donc se renouveler sous peu ces

---

(1) Voici quelques chiffres à l'appui de cette opinion :

En 1856, nous avons exporté en France 35,388,500 kil. de fontes brutes ; en 1857, 19,031,384; en 1858, 15,604,462, et, pendant les huit premiers mois de 1859, 9,549,965.

En 1856, nous avons exporté, dans le *Zollverein*, 104,361 kil. de clous; en 1857, 78,754; en 1858, 33,696, et, pendant les huit premiers mois de 1859, 10,227.

En 1851, nous avons exporté, dans le *Zollverein*, 4,953,286 kil. de rails ; en 1858, 1,822,175, et, pendant les huit derniers mois de 1859, 392,136.

Vers la France, nous avons exporté, en 1857, 6,914,308 kil. de rails; en 1858, 1,299,615 ; pendant les huit derniers mois de 1849, 884,153.

La même diminution s'est produite sur les autres fers battus, étirés ou laminés exportés en France et dans le *Zollverein*.

Enfin, les tableaux statistiques de l'année 1858, publiés dans le *Moniteur* du 1er décembre 1859, prouvent que, pendant cette année, il y a eu diminution encore, pour l'exportation en France, sur le zinc, les pierres brutes et taillées, les tissus de laine, les fils de lin, la chaux, les machines, les minéraux et terres non spécialement tarifiées; et pour l'exportation vers l'Association allemande, sur les machines, les métaux, les minéraux, les terres, les draps, les fils de laine et de lin.

déplacements d'industries dont il existe tant d'exemples dans les annales belges.

Nos pères, se fiant à la supériorité de certaines industries qu'ils avaient poussées à un très-haut degré de perfection, se crurent, comme nos modernes fabricants, à l'abri de toute concurrence, et cependant ces industries, qui faisaient leur orgueil et leur fortune, ont disparu, et on les retrouve aujourd'hui en Saxe, en France, en Angleterre, en Suisse.

Le même fait se reproduira.

Tous les États fabriquant à qui mieux mieux, il arrivera un jour où nos exportations se réduiront aux matières premières, telles que houilles, marbres, pierres, ardoises, minerais et autres richesses naturelles, qui n'ont point à redouter l'effet de la concurrence humaine.

Or, restreinte à ces proportions et aux ressources du marché belge, l'industrie nationale devra nécessairement péricliter.

Il est possible, probable même, que nos industriels repoussent cette conclusion, et que, satisfaits de leurs bénéfices actuels, ils voient sans effroi la diminution constatée sur l'exportation de certains articles, diminution encore peu sensible, mais qui deviendra de jour en jour plus apparente. La prévoyance, malheureusement, n'est pas une vertu commune, et nous savons que les négociants, comme les industriels, les yeux fixés sur le présent, répètent volontiers ce mot égoïste de Louis XV : *Après moi la fin du monde !*

Mais les gouvernements et les hommes de l'État, à qui incombe le devoir de sauvegarder les intérêts de l'avenir, ne peuvent pas raisonner de la sorte.

La prévoyante sollicitude de nos ministres les mettra donc en garde contre la funeste incrédulité, qui se révèle chez nous en présence des symptômes, déjà manifestes, de notre décadence industrielle.

Il est incontestable que pour produire à bon marché, l'industrie doit produire et vendre beaucoup; sinon elle est obligée de diminuer le prix de la main-d'œuvre, moyen extrême qui engendre le paupérisme.

Au point de vue de la prospérité, de la moralité et de la salubrité publique; au point de vue de la force des nations et de la conservation de la race, il vaudrait donc mieux ne pas avoir d'industrie que d'en avoir une sans débouchés réguliers et sans indépendance, vivant au jour le jour, et ne se soutenant qu'en épuisant le travailleur. Une nation industrielle qui n'a pas de commerce doit à la longue s'appauvrir. Elle peut bien avoir des périodes de prospérité, mais ces périodes ne seront jamais de longue durée. Le moindre ébranlement politique arrêtera l'essor de son activité, et alors la misère publique sera d'autant plus grande que l'activité du commerce ne fera pas contre-poids à la stagnation de l'industrie.

Voilà un côté de la question qu'il n'est pas permis aux hommes d'État de perdre de vue.

Aussi voit-on les gouvernements de tous les États, au milieu même des circonstances les plus graves, se préoccuper de la question des débouchés, qui est pour l'industrie, ce que la respiration est pour le corps humain, une question de vie ou de mort.

II

On connaît les efforts persévérants, nombreux et presque toujours couronnés de succès de l'Angleterre et des États-

Unis. La France, que l'on a souvent accusée d'avoir moins d'initiative commerciale et de s'occuper trop exclusivement de ses affaires européennes, la France a ouvert à son industrie le marché de l'Afrique par la conquête de l'Algérie, et le temps n'est peut-être pas éloigné où elle s'établira sur la côte occidentale par la conquête du Maroc. En attendant, elle vient de prendre pied dans la Cochinchine, en occupant Tourane, non-seulement pour faire triompher la cause de la justice et de la civilisation, mais encore pour étendre ses relations commerciales dans les vastes, populeuses et riches contrées de l'Orient (1). « La Cochinchine, dit M. J. Bell, » géographe distingué de Glasgow, est admirablement située » pour faire un immense trafic avec la Chine, le Japon, » Camboge, Siam, la côte des Malais, les îles Philippines, » Bornéo, les Moluques. La première nation habile et pré- » voyante qui saura s'établir dans cet empire, *peut changer* » *tout le cours du commerce de l'Orient* et jeter les fondements » d'une puissance égale à celle de l'Angleterre dans les » Indes. »

L'Espagne, non moins soucieuse d'étendre ses relations commerciales, s'est associée, en Chine, aux efforts de la France : ses matelots et ses soldats ont combattu récemment les Annamites côte à côte avec les troupes impériales.

Il n'est pas jusqu'à la Hollande, si largement pourvue de débouchés, qui ne s'efforce de créer des relations nouvelles. Les derniers rapports constatent, en effet, que ses vais-

---

(1) La France, cependant, a moins que nous besoin d'augmenter ses débouchés. En effet, la statistique de l'année 1856 attribue au commerce maritime de la France les 72 centièmes des exportations et des importations du commerce général, tandis que pour nous ce chiffre n'est que de 38 p. c. De même dans le commerce maritime la part du pavillon français est de 42 p. c., et la part du pavillon belge de 18 p. c. seulement Voir : *Considérations sur le commerce maritime national.*

seaux commencent à paraître dans les ports de l'Australie, et surtout à Sidney (1).

Moins avantagés sous le rapport des débouchés transatlantiques et des relations commerciales sont les États de l'Allemagne, où l'industrie a fait des progrès notables depuis quelques années. Là, comme chez nous, les moyens de production ne seront bientôt plus en rapport avec les moyens d'écoulement. Les particuliers, toujours peu soucieux de l'avenir quand le présent donne des intérêts suffisants, ne se sont pas encore émus de cette situation, mais elle a éveillé toute la sollicitude des gouvernements.

L'Autriche, que l'on prétend si immobile, a dépensé dans ces derniers temps des sommes immenses pour mettre Trieste, le seul port convenable qu'elle possède, en communication avec l'intérieur de l'empire par une voie ferrée.

En outre, elle a organisé diverses expéditions commerciales ou simplement d'exploration, pour augmenter ses débouchés.

L'année dernière, la frégate *Novarra*, commandée par le chevalier de Wuellendorf-Urbain, avec une commission scientifique, se trouvait à Sidney, d'où elle est partie, au commencement de 1859, pour visiter la Nouvelle-Zélande, les Marquises, les îles de la Société, les Sandwich, ainsi que les ports de l'Amérique centrale, du Pérou et du Chili. « Cette » expédition, dit M. Cloquet (notre consul général en Aus- » tralie), ne tardera pas à devenir une cause déterminante » d'essais pour le commerce et la marine impériale, car la » frégate emporte des documents de toute nature; ses offi- » ciers et les membres de la commission n'ont pas perdu de » temps à recueillir des renseignements. »

(1) Voir, dans le *Recueil consulaire*, les rapports de M. Cloquet, notre consul général en Australie.

Par ces mesures véritablement intelligentes, l'Autriche cherche non-seulement à développer son industrie en lui procurant de nouveaux marchés, mais encore à exonérer le commerce national des sommes qu'il paye actuellement à Hambourg et à Brême, dont les navires arrivent, par les eaux intérieures, jusqu'au centre des possessions autrichiennes.

A l'exemple de l'Autriche, les petits États du nord de l'Allemagne cherchent à échanger directement les produits de leur sol et de leur industrie contre les produits bruts ou les denrées des pays d'outre-mer. Jusqu'ici les villes hanséatiques avaient été seules en possession de ce trafic, dont la perte leur sera d'autant plus sensible que, n'ayant pas d'industries, elles sont réduites à exporter les marchandises déposées dans leurs entrepôts par d'autres nations.

La Prusse, malgré les facilités que lui offre le canal de l'Éder, engage ses négociants à importer directement les produits, sous pavillon national, à Stettin et à Dantzig, plutôt que de les acheter sans risques à Brême, pour les importer à bas prix de transport par le canal.

La Suède, qui a des fers de première qualité, trouverait assez de marchands qui viendraient les lui acheter en gros pour les débiter en détail, et cependant elle préfère les vendre et les expédier directement au consommateur, parce que de cette manière elle fait vivre à la fois trois classes de citoyens, les industriels, les commerçants et les armateurs.

Nous citons ces faits, d'abord pour donner une idée du mouvement commercial qui s'opère en Allemagne et dans le nord de l'Europe, ensuite pour prouver combien sont mesquines et fausses les idées de ceux qui disent: « La Bel- » gique ne doit pas avoir de marine marchande. Qu'elle

» produise bien et à bon marché, on viendra chercher ses
» produits sans qu'elle ait besoin de faire le moindre effort
» pour les vendre. »

A l'appui de cette détestable doctrine commerciale, ils citent perpétuellement le même exemple, la Suisse; mais si ce pays n'a pas de marine marchande, c'est par la raison qu'il ne peut pas en avoir, et si malgré cela son industrie prospère, c'est d'abord parce que la Suisse a des produits particuliers qu'elle seule fabrique et pour lesquels aucune concurrence n'est à craindre, et ensuite parce que des négociants suisses, établis sur tous les points du globe, font connaître ces produits et en opèrent le placement.

La Belgique, évidemment, ne se trouve pas dans ces conditions.

Depuis que le gouvernement prussien a pris la direction du mouvement commercial allemand, en créant le *Zollverein*, tous ses efforts ont eu pour but de développer l'esprit commercial et de pousser l'industrie vers les expéditions lointaines.

La nation n'a pas tardé à comprendre et à seconder ces vues intelligentes. Il n'y a pas vingt ans que le Zollverein existe, et déjà dans les pays d'outre-mer, aux Indes, au Chili, en Chine, partout où le commerce peut trouver des avantages, on rencontre des sujets allemands, luttant d'intelligence et d'activité avec les Anglo-Saxons.

La Prusse, il y a quelques années, n'avait que des navires employés au transport des bois et des grains dans la Baltique; aujourd'hui on trouve son pavillon sur des caboteurs appartenant à des maisons prussiennes établies dans les mers de la Chine.

Afin de protéger ces relations naissantes, elle a créé une marine militaire, objet de beaucoup de plaisanteries dans

le principe, mais qui rend déjà au commerce et à l'industrie allemande de signalés services (1).

Le gouvernement prussien avait projeté, pour le printemps dernier, une expédition commerciale au Japon et en Chine. Cette expédition, retardée par suite de la guerre d'Italie, va être reprise, maintenant qu'il n'y a plus pour l'Allemagne de chances immédiates de guerre.

Afin que l'on puisse se rendre compte du but à atteindre et des moyens proposés, nous reproduirons la circulaire adressée par le Ministre du commerce aux sociétés et aux chambres de commerce de tout le royaume :

« Le gouvernement de Sa Majesté a l'intention de con-
» clure des traités de commerce et de navigation avec la
» Chine, le Japon et le Siam. A cette intention, le baron von
» Richthofen est désigné comme envoyé extraordinaire et
» ministre plénipotentiaire de Sa Majesté, pour négocier
» avec les pays susdits. L'expédition, composée de trois
» bâtiments de guerre, mettra à la voile au commencement
» du mois d'octobre prochain. Outre le but immédiat de
» conclure les susdits traités, la mission s'occupera sérieu-
» sement de constater la nature des ressources commerciales
» du Japon et de Siam (jusqu'à présent exclus du négoce
» européen), afin d'établir avec eux des relations commer-
» ciales et d'y trouver un marché pour les produits manu-
» facturés des États composant le Zollverein ou l'Union com-
» merciale des douanes allemandes. Ce sera principalement
» en vue de ce résultat qu'on choisira le personnel de l'expé-
» dition.

» Il est, par conséquent, très-désirable que les négociants

(1) Cette marine compte en ce moment près de 70 bâtiments.

» et fabricants de l'Allemagne mettent à la disposition du » gouvernement de Sa Majesté une certaine quantité de » produits susceptibles d'être vendus dans les pays sus- » nommés, et dont le chef de la mission puisse se servir » pour en faire des cadeaux aux personnages officiels et » pour les faire connaître des indigènes, afin de s'assurer » si l'on aurait quelque chance de placer ces divers pro- » duits.

» Dans le cas où la communauté commerciale serait dis- » posée à donner son appui au but patriotique de l'expédi- » tion, tel qu'il est indiqué ci-dessus, elle doit comprendre » que le choix des marchandises et produits allemands sera » restreint à ceux qu'on peut supposer, d'après le peu qu'on » connaît de ces pays, convenir à l'usage de leurs popula- » tions et pour lesquels, par conséquent, on pourrait espé- » rer un débit étendu à des prix rémunérateurs. On doit » aussi comprendre que, pour atteindre le but de l'expédi- » tion, de simples échantillons ne suffiront pas, mais que les » produits doivent être en assez grande quantité pour être » vendus comme articles de commerce. Cette observation » se rapporte spécialement aux étoffes en général, quoiqu'il » soit à désirer qu'on joigne aux envois des échantillons » qui puissent aider à juger de la diversité des couleurs et » des dessins des divers fabricats.

» L'espace très-restreint dont on peut disposer dans la » cale des navires de guerre choisis pour l'expédition, ne me » permet pas de m'engager à accepter toutes les marchan- » dises qui me seront soumises; je devrai me borner à » faire un choix impartial.....

» ..... En terminant, je ferai observer qu'il serait de l'in- » térêt général du pays que les chambres de commerce du » Zollverein portassent cette circulaire à la connaissance des » négociants et manufacturiers de leurs divers districts. »

Un journal anglais, le *Daily-News*, fait, à propos de ce projet d'expédition, les réflexions suivantes :

« Aussitôt qu'il fut connu en Allemagne que le frère Jonathan avait obtenu l'entrée de l'empire du Japon et que l'Angleterre, la Hollande et la Russie avaient successivement et rapidement conclu des traités avec ce mystérieux empire, le gouvernement prussien reconnut l'importance qu'il y avait d'obtenir une part de ce marché nouvellement ouvert pour donner un champ à l'entreprise des marchands et des manufacturiers de l'Union commerciale germanique. On croyait néanmoins indispensable d'envoyer d'abord une expédition composée de navires de guerre qui fit connaître le pavillon prussien dans les mers de la Chine. Cette expédition devait quitter les côtes de la Baltique l'année dernière, mais les événements vinrent tout interrompre ; maintenant que l'horizon politique s'est éclairci, le projet de l'expédition au Japon et en Chine est remis sur le tapis ; l'ordre a été donné à Dantzig d'armer trois navires de guerre et un transport de la *jeune marine prussienne.*

» Ce sont la *Thétis*, frégate de 42 canons; l'*Arcona*, de 21 canons, à hélice ; l'*Amazone*, de 16, et le transport *Mercure.* Il est décidé que cette expédition quittera la Baltique en octobre pour se rendre en Angleterre dans le but de quitter l'Europe avant la fin de l'année. Cette expédition aura le triple caractère d'une expédition commerciale, scientifique et d'exploration. Le chef désigné est un diplomate, M. le baron von Richthofen, actuellement ministre prussien à Hambourg (1) ; il a les instructions et les pleins pouvoirs pour négocier et conclure des traités de commerce et d'amitié avec la Chine et le Japon. Un autre but de l'expédition est d'ob-

(1) Il vient d'être remplacé par le comte Eulenbourg.

tenir dans ces mers la possession de quelques îles ou groupes d'îles, soit par traité ou par achat, sur lesquelles on puisse fonder une colonie allemande, sous la protection du pavillon et des lois de la Prusse.

» Un certain nombre de commerçants et d'industriels seront admis à prendre part à l'expédition, à l'effet de placer des échantillons des divers articles produits par l'industrie et les manufactures de l'Allemagne, et d'examiner la nature, la valeur et les quantités des produits que la Chine et le Japon pourraient offrir en échange.....

» ..... Si le baron von Richthofen réussit à conclure des traités avec la Chine et le Japon, ce sera au nom de la Prusse, représentant le Zollverein. Les États qui n'appartiennent pas à cette association (tels que les villes hanséatiques, le Mecklembourg, etc.) ne seront pas invités à envoyer des représentants; mais on s'attend à ce que Hambourg, comme principal port de l'Allemagne, demandera la permission d'envoyer une commission d'expérience commerciale, et on dit même que le Sénat de Hambourg a résolu de donner au baron von Richthofen plein pouvoir de négocier et de conclure des traités semblables au nom de cette république. Le baron partira par la route d'Alexandrie, au mois de février prochain, et rejoindra l'expédition, vers le commencement du mois d'avril, à Singapore, lieu désigné pour le rendez-vous. »

Nous avons cru nécessaire de nous étendre un peu sur l'expédition prussienne, afin de prouver à nos compatriotes, beaucoup trop rassurés sur le sort de l'industrie belge, que la nation allemande, naguère encore si peu maritime, ne partage pas leur déplorable confiance et se préoccupe sérieusement de la nécessité d'établir de nouvelles relations commerciales.

Nous croyons, du reste, que les mesures prises par le

gouvernement prussien, pour mener à bonne fin l'expédition de la Chine, pourraient être adoptées, avec de légères modifications, par le gouvernement belge, s'il approuvait l'idée, que nous développerons dans les chapitres suivants, de faire participer notre pays à la croisade que préparent en ce moment, contre le céleste empire, les gouvernements alliés de France et d'Angleterre.

III

La Russie nous achète des rails et des machines ; elle nous emprunte des ingénieurs et des ouvriers ; nos bateaux sillonnent le Volga et le Don. Sur le lac Baïkal, des navires de construction belge transportent des produits russes jusqu'aux frontières de la Chine à Kiakhta. Enfin la Russie achète chez nous des instruments de travail qu'elle envoie d'Anvers au Kamtchatka.

Jusque-là tout est bien, et nos industriels n'ont qu'à se féliciter d'un pareil état de choses. Mais voici le revers de la médaille.

Lorsque, à l'aide de nos rails, la Russie aura réuni ses centres de population aux lieux de provenance de ses minerais, et lorsque nos ingénieurs et nos ouvriers (ainsi que ceux des autres nations) auront formé le personnel des établissements qu'elle crée sur tous les points de l'empire, les Russes fabriqueront non-seulement pour eux-mêmes, mais encore pour les marchés de la Chine et du Japon, où ils cherchent à prendre pied avec la ferme intention de lutter contre les fabricats anglais. Déjà leurs draps communs sont préférés aux draps de Leeds sur les marchés du nord de la Chine.

La Russie développe en ce moment les voies de communication de la Sibérie avec la Tartarie chinoise. D'après les

dernières nouvelles, elle vient de s'établir en Corée, au sud de cette presqu'île, par 35° nord, entre la Chine et le Japon.

Le véritable but de ces efforts n'est pas, comme on le suppose généralement, d'étendre la domination moscovite sur les peuples de l'Asie centrale. « La Russie, dit M. Alexandre Bonneau, ne rêve pas la conquête impossible de la Chine ; elle veut seulement y faire prédominer son influence pour attirer, par un triple courant commercial, les marchandises de cet empire de 360 millions d'hommes et y déverser les produits de son sol et ceux de son industrie, dont on connaît le développement rapide. La première route ouverte à ce commerce, celle de Kiakhta, verse les denrées de la Chine sur la Sibérie centrale et occidentale, d'où elles se répandent dans toute la Russie en attendant que des transports économiques et un tarif douanier plus modéré leur permettent d'envahir l'Allemagne et le nord de l'Europe. Le second courant doit les porter sur l'Amour, qui deviendra dès lors un des plus grands marchés du monde. Le troisième, débouchant des provinces occidentales de la Chine, traverse le Turkestan indépendant, où il se grossit des produits de l'Asie centrale, auxquels on voudrait ajouter ceux de l'Inde, et prend la direction de la mer Caspienne, qui bientôt lui permettra de s'écouler dans la mer Noire, par un transit facile, canal ou chemin de fer.

» La Russie, en un mot, prépare les voies à un commerce gigantesque, et chaque jour elle voit le but se rapprocher. »

Récemment un diplomate russe a visité tous les ports des colonies australiennes et des îles du Sud. A la suite de ce voyage, plusieurs consulats ont été créés dans le but d'ouvrir des relations commerciales avec la Baltique (1).

---

(1) Voir les rapports de M. Cloquet de 1858.

Cette active prévoyance contraste singulièrement avec notre conduite indolente, et cependant, comme nation industrielle, nous avons bien plus de raisons pour étendre nos débouchés que la Russie, la Suède, le Danemark, la Prusse, l'Espagne, Naples et d'autres États dont l'industrie est relativement arriérée.

Le Danemark a résolu d'envoyer une expédition commerciale en Chine et au Japon, sous l'escorte de deux frégates. Un premier crédit de 1,500,000 fr. est affecté aux frais de cette expédition.

La Suède, la Norvége, le royaume de Naples et la Turquie même, s'apprêtent à suivre cet exemple.

La Hollande, qui n'a plus à faire ses preuves en fait d'initiative commerciale, nous donne en ce moment une leçon d'un autre genre.

Depuis longtemps ses négociants nous apportent des produits coloniaux par les eaux intérieures du pays. Leurs navires, qui arrivent jusqu'à Bruxelles, retournent avec des cargaisons de produits belges pour les marchés hollandais. Ce n'est rien encore; mais voici que les journaux annoncent l'organisation d'un service à vapeur entre Anvers, Bruxelles et Mannheim jusqu'à Ludwigshafen, sur le Mein et Donau canal *via* Rotterdam et Amsterdam. Ce service sera organisé à la date du 18 décembre 1859. L'idée en remonte à l'année 1856; mais, à cette époque, il n'était question que d'établir des relations directes entre Anvers et Amsterdam. Aujourd'hui il ne s'agit, ni plus ni moins, que de venir faire concurrence à nos propres chemins de fer!

Une concurrence plus rude et plus fatale au pays sera faite au port d'Anvers le jour où la Hollande sera parvenue à exécuter le chemin de fer direct de Flessingue au Rhin, dont la concession est demandée depuis plusieurs années et qui, rapprochant les ports hollandais des marchés allemands, pri-

vera Anvers de tout le transit qu'elle fait actuellement, par terre et par eau, vers le centre de l'Allemagne.

Notre inaction explique et justifie toutes les entreprises de ce genre. Ce que nous ne savons pas exploiter nous-mêmes, d'autres viennent l'exploiter à notre barbe. Cela est tout naturel, et nous aurions mauvaise grâce de nous en plaindre.

En résumé, de quelque côté qu'on porte les regards autour de la Belgique, on voit partout des peuples et des gouvernements, animés de la plus louable sollicitude pour l'avenir de l'industrie, appliquant leurs efforts et leur intelligence à la découverte de nouveaux débouchés et cherchant à se passer d'intermédiaires pour le transport et la vente des produits nationaux.

CHAPITRE II.

Fâcheuse situation de notre commerce transatlantique.—Décadence du port d'Anvers. — Nécessité de l'intervention du gouvernement dans les affaires commerciales. — Défaut de persévérance révélé par plusieurs échecs. — British-Queen.—Lignes de navigation entre Anvers, New-York et le Brésil. — Reproches que l'on peut adresser à nos industriels.

I

Les tentatives récentes de la France, de l'Allemagne et du Danemark ont naturellement appelé l'attention de quelques hommes d'État belges sur l'importante question du commerce transatlantique.

Il y aurait injustice à ne pas reconnaître que le Roi a toujours et très-vivement encouragé les entreprises qui avaient pour but de favoriser ou de développer le commerce national.

S. A. R. le duc de Brabant marche dignement sur les traces de son illustre père. Un de ses premiers discours au Sénat fut une protestation contre l'indolence et la timi-

dité craintive de nos industriels et de nos commerçants.

« La perfection de nos produits, dit S. A. R. (1), et la
» modicité de nos prix, nous donnent le droit de revendi-
» quer une large place sur tous les marchés du monde.
» Une nationalité jeune comme la nôtre doit être hardie,
» toujours en progrès et confiante en elle-même. Nos res-
» sources sont immenses, et, je ne crains pas de le dire,
» nous pouvons en tirer un parti incalculable.

» Il suffit d'oser pour réussir. C'est là un des secrets de
» la puissance et de la splendeur dont jouirent, pendant
» plus d'un siècle, nos voisins du Nord les Provinces-
» Unies. Nous possédons, sans aucun doute, autant d'élé-
» ments de succès; pourquoi nos vues se porteraient-elles
» moins haut? »

Nobles paroles, qui n'ont pas trouvé assez d'écho dans le pays, mais qu'à fortement approuvées la presse étrangère, laquelle ne s'explique pas comment la Belgique, appelée, par sa situation géographique et par la supériorité de la plupart de ses industries, aux plus hautes destinées commerciales, persiste à se tenir en dehors du mouvement général de l'Europe.

« Placée entre les pays transatlantiques, qui produisent les matières premières, et les marchés continentaux, qui les consomment, la Belgique peut en effet jouer un rôle important dans le commerce de l'univers (2) ; » vérité que tout le monde répète et que nous seuls persistons à ne pas vouloir comprendre.

Nous avons des industries qui ont besoin de se développer, d'autres qui éprouvent déjà un commencement de stagnation, et cependant nous ne faisons rien pour soutenir les

(1) Séance du 29 septembre 1855.

(2) *De l'exportation des produits belges*, etc. Bruxelles, 1859.

efforts des hommes prévoyants qui voudraient, par l'extension du commerce maritime, élever nos moyens d'écoulement à la hauteur de nos moyens de production.

On semble perdre de vue, en Belgique, cette vérité élémentaire que le commerce et l'industrie sont deux branches étroitement liées entre elles et que leur prospérité commune forme la base de la richesse des nations. Partout ces deux branches se prêtent un mutuel appui. Chez nous, craintives et défiantes, elles vivent dans l'isolement, n'osent rien, ne tentent rien. Et si, par accident ou par suite de fautes commises, une entreprise échoue, au lieu de profiter de l'expérience acquise, nous abandonnons l'idée, quelque bonne qu'elle puisse être, et nous perdons ensuite en récriminations futiles plus de temps et d'énergie qu'il n'en faudrait pour réparer le mal et obtenir un succès.

Le nombre des négociants belges établis à l'étranger est très-restreint. Nos consuls, qui pourraient être si utiles au commerce, sont très-mal rétribués. Quelques-uns même n'ont aucun traitement : ce sont pour la plupart des négociants étrangers ou des jeunes gens sans expérience qui, afin d'avoir un titre, acceptent des fonctions dont ils ne peuvent ou ne veulent pas remplir convenablement les charges.

Nos exportations directes dans trois parties du monde, l'Asie, l'Afrique et l'Amérique, ne dépassent pas 37 millions, tandis que vers la France elles s'élèvent à 158 millions (1).

---

(1) La statistique commerciale de 1857 donne les résultats suivants :

Exportations directes vers l'Afrique. (Valeurs actuelles) . . . . fr.	497,000
— — vers l'Asie, l'Océanie et l'Australie	705,000
— — vers l'Amérique.	35,428,000

dont 15 millions vers les États-Unis, 7 vers le Cuba et Porto-Rico, 4 1/2 vers le Brésil, 5 vers le Chili et le Pérou.

Exportations directes vers L'Europe . . . . fr.	377,643,000

dont 157,629,000 vers la France ;

La ville de Hambourg seule fait, avec les pays hors d'Europe, trois fois plus d'affaires que la Belgique toute en-

---

55,395,000 vers le Zollverein;
5,288,000 vers la Russie :
13,410,000 vers les villes hanséatiques;
58,413,000 vers les Pays-Bas;
67,101,000 vers l'Angleterre;
120,000 à 3,338,000 vers les autres États.

En 1857, le *commerce général* s'est élevé à 1,819,200,000 fr. (valeurs actuelles).

Les marchandises arrivées en Belgique, c'est-à-dire les importations pour la consommation, pour le transit direct et pour l'entrepôt, sont comprises dans ce chiffre pour une valeur de 927,200,000.

Le *commerce spécial* est représenté, en valeurs actuelles, par 849,100,000 fr., dont 434,800,000 pour les marchandises étrangères mises en consommation.

Le *commerce général* embrasse, à *l'importation*, tout ce qui est entré en Belgique, sans égard à la destination ultérieure des marchandises, soit pour l'entrepôt, soit pour le transit; à *l'exportation*, toutes les marchandises qui passent à l'étranger, sans distinction de leur origine, belge ou étrangère.

Le *commerce spécial* comprend : à *l'importation*, les marchandises qui ont été *déclarées* pour la consommation intérieure, lors de l'importation ou de la sortie d'entrepôt; à *l'exportation*, les marchandises nationales et les marchandises étrangères qui leur sont assimilées par le payement des droits d'entrée, ou qui, affranchies de ces droits, ont été *déclarées* primitivement pour la consommation.

En 1857, notre *commerce spécial*, importations et exportations, a donné les résultats suivants :

Avec la France (valeurs actuelles)	fr.	237,700,000
— l'Angleterre. »		140,500,000
— les Pays-Bas »		140,500,000
— le Zollverein »		97,800,000
— la Russie. »		31,900,000
— la Turquie »		8,700,000
Total pour l'Europe	fr.	669,982,000

dont 322,339,000 fr. à l'importation.

Avec les États-Unis	fr.	46,500,000
— le Brésil		16,300,000
— le Chili et le Pérou		14,800,000
— Rio de la Plata		38,900,000
— le Mexique		592,000
— Guatémala		282,000
— Cuba et Porto-Rico		17,900,000

tière (1). Anvers, qui devait être le plus vaste entrepôt du commerce européen, sert presque exclusivement de débarcadère aux produits bruts que les États-Unis envoient en Allemagne. Et encore la concurrence du port de Rotterdam, moins favorisée cependant par la nature, menace de lui enlever prochainement le bénéfice de ce genre d'opérations. Que restera-t-il alors à Anvers? Le transport des fabricats belges vers les pays d'outre-mer? Non, car notre marine marchande est insuffisante et le peu que nous avons tend à disparaître. Or, quand la marine marchande fait défaut, l'étranger est réduit à venir chercher lui-même les produits dont il a besoin. La première conséquence de

---

Avec les possessions anglaises . . . . fr.	918,000
— Haïti et Vénézuéla.	3,100,000
Total pour l'Amérique. . . . fr.	139,292,000
— pour l'Afrique	2,556,000
— pour l'Asie.	7,295,000
— pour l'Océanie et l'Australie.	715,000

(1) En 1854, Hambourg a exporté :

En Australie, pour une valeur de. . . . . fr.	10,134,000
En Chine.	932,000
Aux îles Philippines.	423,000
A Singapore	5,020,000
A Java.	814,000
Au Chili (Pérou, côte occidentale).	20,057,000
Aux Indes anglaises.	432,000
En Californie	2,396,000
A la Plata	10,192,000
Au Brésil.	14,778,000
Aux Antilles, Mexique, etc	18,214,000
Aux États-Unis	20,970,000
Dans l'Amérique anglaise	3,355,000
Total.	107,251,000

Les résultats de 1857 sont un peu supérieurs à ceux de 1854. En 1857, Hambourg a exporté vers les pays hors d'Europe 211,680 tonneaux et en 1854, 188,097.

ce système, que certaines théories ont exalté, est de supprimer toute exportation directe vers les contrées lointaines. Il n'est pas admissible, en effet, que les habitants de la Chine, par exemple, de la côte d'Afrique ou des États de l'Amérique du sud, viendront acheter à Anvers des produits dont ils ignorent l'existence. Aussi qu'arrive-t-il aujourd'hui? C'est que les négociants de Hambourg ou de Rotterdam font venir, par chemin de fer ou par cabotage, les petites parties de marchandises belges qu'ils envoient dans les pays transocéaniques, lorsque, bien entendu, ce trafic leur assure un bénéfice suffisant de courtage ou de commission.

Si parfois nous recevons des commandes directes comme, par exemple, celle de 500 caisses de verre à vitre faite par une maison européenne de Hong-Kong (commande dont les journaux ont parlé avec emphase), nous sommes obligés d'envoyer nos produits à Rotterdam ou ailleurs pour trouver un navire.

Les objets pour la consommation intérieure nous viennent des grands marchés voisins au fur et à mesure des besoins. Nous payons donc à des étrangers le prix du transport qui, dans d'autres conditions, viendrait s'ajouter à notre fortune publique.

De grandes clameurs se sont élevées dans tout le pays lorsque la Chambre de commerce d'Anvers a fait entendre, pour la première fois, le mot de *décadence commerciale.* Pour combattre ce qu'on appelait une déplorable exagération, on a produit des chiffres qui constatent, à la vérité, que le mouvement général des affaires a augmenté depuis 1836 dans une proportion très-notable; mais ces chiffres, adroitement groupés, ne prouvent nullement que notre commerce maritime, ou, en d'autres termes, le mouvement du port d'Anvers soit en progrès. Au contraire, lorsqu'on décompose les sommes totales qui représentent le *tran-*

sit et le *commerce spécial*, on arrive à la conclusion peu rassurante que le port d'Anvers décline.

Nous essayerons de l'établir en quelques mots, à l'aide de faits concluants.

« Anvers, dit-on, est surtout un port de transit (1). Or, comme la statistique prouve que le total du commerce par transit augmente d'année en année, la place d'Anvers, doit évidemment prospérer. »

Première erreur.

Le transit n'a augmenté que jusqu'en 1857; depuis il a décliné. Le *Moniteur* du 1er décembre 1859 constate, en effet, qu'il y a en 1858 diminution de 21 p. c. sur 1857 et de 7 p. c. sur le moyenne quinquennale 1853-1857 (2).

Le transit, du reste, est de plusieurs espèces :

Il y a d'abord le *transit direct par terre*, qui s'effectue chez nous de la frontière prussienne à la frontière française, et qui profite seulement au chemin de fer. Or, ce transit figurait en 1857 pour une somme de 203,995,000 francs dans la somme de 386 millions (en valeurs permanentes) représentant le transit total.

La seconde espèce de transit est le *transit direct par mer*, lequel, nécessitant un embarquement ou un débarquement, exige l'intermédiaire d'une maison d'Anvers.

La troisième espèce de transit est le *transit par sortie d'entrepôt et réexportation* (y compris les exportations de marchan-

---

(1) La Chambre de commerce d'Anvers prétend que le *transit doit être la base fondamentale du commerce belge.*

Cela est vrai, si l'on considère que le transit est très-favorable à l'établissement des relations directes qui forment *le commerce spécial.*

(2) Le transit est tombé, en 1858, à 307,200,000 fr. en valeurs permanentes, ou 361,900,000 fr. en valeurs actuelles.

Les dépôts de marchandises étrangères, dans les entrepôts, ont diminué de 6 p. c. comparativement à 1857, et de 15 p. c. par rapport à la moyenne quinquennale.

dises étrangères considérées comme transit) ; il comprend les affaires dues à l'initiative des maisons de la place d'Anvers.

Eh bien, si l'on ne considère que ces deux dernières espèces de transit, les seules dont profite notre métropole commerciale, on constate qu'il y a diminution.

Voici, en effet, les chiffres que donne la statistique officielle :

Années.	Transit par terre et rivières.	Transit par mer.
1856.	fr. 274,012,000	fr. 92,227,000
1857.	298,628,000	87,894,000

L'année 1858, comparée à la précédente, a donné des résultats encore moins favorables consignés dans le tableau suivant :

Transit direct.

			1857.	1858.
Marchandises	au poids.	kil.	18,338,853	16,637,107
—	à la valeur.	fr.	1.795,017	1,238,666
—	à la mesure.	m.c.	2,760	2,177
—	liquides.	hectol.	7,641	4,658

Transit par sortie d'entrepôt et réexportations.

			1857.	1858.
Marchandises	au poids.	kil.	25,085,079	47,552,424
—	à la valeur.	fr.	74,188	42,341
—	à la mesure.	m.c.	3,050	3,604
—	liquides.	hectol.	3,402	3,533

Exportations de marchandises étrangères considérées comme transit.

			1857.	1858.
Marchandises au poids. .		kil.	22,964,452	13,893,253
—	à la valeur.	. fr.	16,650	15,695

Ces chiffres donnent raison à la Chambre de commerce, malgré l'augmentation de 22,469,345 kil. que signale la statistique de 1858 sur le transit des marchandises au poids, seul important dans cette nomenclature.

En effet, l'augmentation dont il s'agit provient uniquement des riz dont la place d'Anvers se trouvait encombrée à la fin de 1857. Depuis, une forte baisse sur cet article a permis de réexporter en France et en Hollande un trop plein s'élevant à 26,433,088 kil.

Si donc l'on excepte le riz, dont le mouvement extraordinaire est dû à une cause anormale, l'ensemble du transit par sortie d'entrepôt présente, en 1858, un déficit de 21,119,000 kil. sur les marchandises au poids, de 31,847 fr. sur celles à la valeur, et une augmentation de 131 hectolitres sur les liquides (1).

Quant au *transit direct,* il a diminué de 1,701,746 kil. (2) sur les marchandises au poids et de 556,351 francs sur les marchandises à la valeur.

« Cette décroissance du transit est encore plus sensible, dit la Chambre de commerce d'Anvers, si l'on considère qu'elle

(1) Voir le rapport de la Chambre de commerce d'Anvers, de 1858.

(2) Il y a eu augmentation sur le riz, le cuivre brut, les fils de coton, les graines, les filaments, etc.; les tissus de coton, le soufre, etc.; diminution sur le café, le charbon, le coton, le chanvre, les grains, les cuirs, les graisses, les machines, les métaux, les résines, les sucres, les tabacs, etc.

fait chaque année de nouveaux progrès, et que les diminutions d'une année viennent ainsi s'ajouter à celles des années précédentes. »

Il résulte, en effet, des rapports de cette Chambre de commerce, que le transit direct au poids a été :

En 1856 de 32,442,918 kil.
1857 de 18,338,853
1858 de 16,637,107

Voici une autre preuve, ou, si l'on veut, un autre symptôme de décadence commerciale.

Les renseignements statistiques publiés par le gouvernement démontrent que le commerce direct de la Belgique avec les pays hors d'Europe décroît :

En 1856, il s'est élevé à 130,657,000 francs.
1857 » 112,972,000

Pendant cette dernière année, les importations des États-Unis sont tombées de 49,800,000 francs, chiffre de 1856, à 42,400,000 francs. Les importations du Mexique, de Cuba, de Porto-Rico, de Haïti, du Chili et du Pérou ont également fléchi.

Les exportations ont diminué vers le Mexique, le Guatémala, Cuba, Porto-Rico, Haïti, le Chili, le Pérou, l'Inde anglaise, Singapore, la Chine, l'Océanie, l'Australie, Java et Sumatra.

En publiant les résultats du commerce de l'année 1858, le *Moniteur* constate que les résultats sont inférieurs dans leur ensemble, d'après les valeurs permanentes, de 10 p. c. à ceux 1857. Les importations et les exportations générales réunies ont été de 1,544,100,000 fr. en valeurs actuelles,

ou de 1,462,000,000 en valeurs permanentes ; elles offrent une diminution de 169,500,000 fr. en valeurs permanentes sur celle 1857. Les marchandises arrivées en Belgique, c'est-à-dire les importations pour la consommation, pour le transit direct et pour l'entrepôt, sont comprises dans le chiffre de 1,462,000,000 fr. pour une valeur permanente de 730,800,000 fr. C'est une diminution de 63,500,000 fr. ou de 8 p. c. sur les résultats de l'année 1857.

D'après les valeurs permanentes, le commerce général à l'exportation (marchandises belges et étrangères réunies) s'est élevé à 731,200,000 fr. Il y a eu diminution de 106 millions ou 13 p. c. sur 1857.

Pour les importations et les exportations, la valeur des transports par terre a diminué de 9 p. c. relativement à 1857.

Les transports maritimes, pour les importations et les exportations, sont inféreurs de 14 p. c. à ceux de 1857.

En envisageant séparément les importations et les exportations, on constate, par rapport à 1857, une diminution de 11 p. c. pour les premiers et de 17 p. c. pour les seconds.

Pour l'ensemble du mouvement commercial, la part proportionnelle des transports par terre et rivières a été de 65,1 p. c. et celle de transports maritimes 34,9 p. c. En 1857, ces parts respectives étaient de 63,8 p. c. et de 36,2 p. c.

Les importations de laine, par Anvers, sont descendues de 17,743,774 kil. à 9,407,433 (sans doute parce que la Société de commerce des Pays-Bas fait les plus grands efforts pour créer un marché de laines dans les ports hollandais). Sur l'importation du riz de l'Inde, il y a eu diminution de 108,423 balles; sur les sucres, diminution de 500,000 kil.; sur les tabacs, diminution de 10,453 boucauts (par rap-

port à 1843) (1); sur le coton en laine, diminution de 998,960 kil. (2).

En ce qui concerne les exportations par voie d'Anvers, il y a eu diminution sur les aciers, le charbon, les grains, le riz pelé, les fils de lin, les verreries et les cristalleries, le fer battu, les munitions de guerre, les meubles et d'autres articles moins importants.

On a constaté également une diminution marquée d'affaires avec la Chine et les Indes orientales.

Les exportations vers l'Amérique ont présenté une diminution de 20 p. c. comparativement à l'année 1857, ou de 13 p. c. par rapport à la moyenne quinquennale (1853-57). Les importations ont fléchi de 29 p.c. ou de 17 p. c. par rapport à la moyenne quinquennale.

Une troisième preuve de notre décadence maritime est la diminution graduelle du nombre de navires entrés et sortis sous pavillon belge. La statistique officielle constate, en effet, qu'en 1857 la part du pavillon national, dans le nombre des navires entrés et sortis, est tombée de 16.2 centièmes, chiffre de 1856, à 15.3 centièmes; le tonnage de 19.4 à 18.7; le degré de chargement de 18.3 à 16.8, et la force des équipages de 21.6 à 21.2. Relativement à la moyenne quinquennale de 1852 à 1856, on constate, pour 1857, une décroissance de 2.5, 0.5 et 2.7 centièmes

(1) « Le commerce des tabacs est très-compromis à Anvers, qui a vu s'éloigner de son port bon nombre de ces grands bâtiments américains, qui se rendent aujourd'hui de préférence en Hollande ou à Brême, où l'on a eu la sagesse de maintenir des droits modérés. » *Indépendance belge*, 11 nov. 1859.

(2) Cette réduction porte seulement sur les quantités passées en transit.

« Les expéditions de laine vers la Suisse et une grande partie de l'Allemagne se font maintenant par Brême, où la jonction des chemins de fer allemands permet aux fabriques de ces pays de faire leurs approvisionnements avec une économie considérable de frais. D'un autre côté, les ventes périodiques de la Société de commerce des Pays-Bas rendent la concurrence difficile à la place d'Anvers. » *Indép. belge*, 11 nov. 1859.



pour le nombre de navires, le tonnage et le degré de chargement.

Cette décroissance a été plus rapide encore en 1858, ainsi que le constate un tableau inséré aux *annexes*.

On objectera sans doute que, si le nombre des navires de commerce à diminué, le tonnage de ces navires a été en augmentant; mais cette objection souvent produite est sans valeur, parce que beaucoup de navires arrivent ou partent avec un certain nombre de tonneaux de lest. Ce sont donc les *tonneaux de chargement* et non les *tonneaux de jauge* qu'il faut compter. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, le *Moniteur* a publié un tableau d'où il résulte que le mouvement général de la navigation a été représenté, en 1857, par le chiffre de 1,180,000 tonneaux ; mais il a oublié d'ajouter que 700,000 tonneaux seulement ont été chargés et que près de 500,000 sont entrés ou sortis sur lest.

En 1857, il est sorti du port d'Anvers 396 navires sur lest.

Pendant les dix premiers mois de l'année 1858, il en est sorti 716.

Ce n'est certes pas un indice de prospérité.

II

Nous avons indiqué les causes *générales* de notre décadence maritime. Il en existe de *spéciales* au port d'Anvers, que nous signalons ici pour ne pas revenir sur ce point.

Les navires étrangers arrivant en Belgique sont soumis à des formalités et à des droits de toute espèce.

Dans plusieurs circonstances, la Chambre de commerce

a demandé l'abolition du *droit de tonnage,* comme en Hollande (1), la réduction du *droit de pilotage* dans les limites prescrites par le traité de Londres du 11 juin 1839 et par le règlement international du 20 mars 1843, et la réduction des *droits de bassin, de quai* et autres, prélevés par la ville d'Anvers.

Ces demandes sont justifiées dans des documents que nos lecteurs pourront consulter (2).

Le comité de l'Association anversoise pour la réforme douanière a prouvé que le port d'Anvers est un des moins hospitaliers du monde (3), grâce à une foule de taxes et de droits élevés que la ville perçoit sur les navires étrangers : *droit de quai, droit de bassin, droit de cuisine, droit de carénage et de grue, droit d'octroi.* Tous ces droits de navigation réunis ont rapporté à la ville, dans les dix dernières années, un bénéfice annuel et moyen de plus de 183,000 francs. Il faudrait ou bien les réduire ou bien, ce qui serait préférable, les remplacer par un droit unique basé sur *le tonneau de jauge* et sur la durée du séjour que le navire ferait au port (4).

Il y a quelques années, le système des ventes publiques n'était appliqué à Anvers qu'aux marchandises avariées vendues pour compte des assureurs ou à des articles exposés en vente par décision judiciaire. Aujourd'hui, il se fait, à Anvers, des ventes publiques et périodiques de marchandises saines, et notamm nt de laines provenant de Buenos-Ayres.

---

(1) « Ce droit, quand on se rend compte de notre politique commerciale, apparait comme un anachronisme. » M. Moxhet : voir son rapport dans le *Moniteur belge* de 1857.

(2) *Décadence du port d'Anvers,* brochure publiée par la Chambre de commerce en 1858.

(3) *Des droits de port perçus par la ville d'Anvers,* brochure publiée en 1859.

(4) Proposition faite par le comité de l'Association anversoise pour la réforme douanière.

En 1857, il y a eu 156 ventes en tout, qui ont produit 12,228,904 francs.

En 1858, il y a eu 192 ventes, qui ont produit 13,299,789 fr. Dans ce chiffre, les laines entrent pour plus de moitié, le café pour 1/7, les cuirs pour 1/8, le riz et le sucre pour 1/12, etc.

Le commerce, qui a le plus grand intérêt à voir s'étendre ce système de ventes publiques, auquel l'Angleterre doit une partie de sa prospérité commerciale, se plaint avec raison de l'élévation des droits de vente (1).

A ce sujet, nous ferons une observation générale :

La ville, comme le gouvernement, ne devraient jamais considérer les lois qui intéressent le commerce et la navigation au point de vue d'une étroite et mesquine fiscalité.

M. Frère disait, le 26 novembre 1851, à la Chambre des représentants : *Nos ports sont signalés partout comme d'un accès dangereux par les vexations douanières.*

Cet abus n'a pas été supprimé (2), et l'on peut encore nous

---

(1) En 1858, les droits prélevés par l'enregistrement, sur la somme de 13,299,789 fr., se sont élevés à 86,386 fr.; ceux prélevés par la ville, à 33,249 fr., et ceux perçus par les vendeurs (sur les ventes de laine seules), à 52,025 fr.

(2) En voici une preuve récente donnée par l'*Union commerciale*, du 11 octobre 1859 :

« Depuis le 25 septembre, un navire, chargé d'une riche cargaison de produits belges, d'une valeur de 600,000 francs et ayant tout son équipage à bord, attend dans notre port une lettre de mer pour pouvoir mettre à la voile.

» Vainement on a fait à Bruxelles, auprès de M. le Ministre des finances, toutes les démarches pour obtenir cette pièce indispensable ; toutes les formalités sont remplies, mais l'arrêté royal manque constatant la naturalisation du navire. Le roi est absent, et le navire est forcé d'attendre, au risque de perdre, par ce délai, un temps précieux et de retarder son voyage de deux mois dans la saison où nous sommes.

» Il ne peut être ici question de fraude, par conséquent rien ne devrait empêcher, dans un cas aussi urgent, vu les conditions exceptionnelles dans lesquelles se trouve le navire, d'accorder à celui-ci une lettre de mer provisoire, comme des précédents autorisent l'administration à le faire. Les droits étant payés, le trésor n'y perdrait rien ; mais les exigences de la bureaucratie ne cèdent pas si facilement devant l'intérêt du négoce. Il faut que le navire attende que la dernière formalité soit remplie, que l'ar-



appliquer ces paroles de Montesquieu : « La finance détruit » le commerce par ses injustices, par ses vexations, par l'ex- » cès de ce qu'elle impose ; mais elle le détruit encore indé- » pendamment de cela par les difficultés qu'elle fait naitre » et les formalités qu'elle exige. »

Les négociants d'Anvers ont demandé à diverses reprises la suppression des formalités fiscales et vexatoires de la douane, par une révision de la loi de 1822 et une application plus intelligente et plus conforme aux idées modernes de toutes les lois douanières.

Ils ont demandé aussi, dans l'intérêt du transit vers l'Allemagne, la révision les tarifs internationaux et la réduction des frais de transport sur les voies ferrées et sur le canal de la Campine.

Plus utile encore serait la concession d'une ligne directe entre Anvers et Ruhrort, ligne à l'établissement de laquelle la Hollande semble vouloir s'opposer dans l'intérêt de Rotterdam, mais que, par voie d'arrangement diplomatique, il ne serait pas impossible d'obtenir.

M. Moxhet, chargé par le gouvernement d'étudier les ports rivaux d'Anvers, a publié, dans le *Moniteur* de 1857, un rapport où il constate : « qu'Amsterdam et Rotterdam sont en train de ruiner le marché de coton établi à Anvers, et que, dans la situation actuelle du réseau des chemins de fer allemands, notre métropole commerciale se trouve dans des conditions d'infériorité, vis-à-vis de Brême et de Hambourg, pour l'approvisionnement des marchés du nord et du centre de l'Allemagne. »

Le chemin de fer d'Anvers à Ruhrort et les mesures in-

---

mateur supporte des frais énormes, que le succès de l'expédition soit compromis peut-être, et cela, parce qu'il n'y a pas à l'administration centrale un homme qui ait assez d'autorité pour prendre une décision que commandait le plus simple bon sens. »

diquées ci-dessus feraient disparaître cette cause d'infériorité.

Il manque encore à la Belgique un bon système de *docks*, de *warrants* (1) et de prêts sur marchandises. Pour apprécier l'inconvénient qui en résulte, supposons qu'il arrive à Anvers un navire avec une cargaison de retour valant un million. Le négociant à qui cette cargaison appartient, s'il n'a pas de gros capitaux, ne pourra pas faire d'autres affaires avant d'avoir terminé celle-ci, par la vente effective des marchandises. C'est là un obstacle sérieux au développement des affaires, qui disparaîtrait si le négociant pouvait lever de l'argent à bas prix sur certificat de dépôt des docks, pour entamer et poursuivre plusieurs opérations à la fois.

Dans les pays qui ont une bonne organisation commerciale, cet avantage est acquis au négoce. En Belgique, tout reste à faire; le gouvernement, à la vérité, vient de présenter une nouvelle loi sur les warrants (2), mais cette mesure ne produira aucun avantage, si elle n'est complétée par la création de *docks* et par la formation d'une société de crédit commercial ou d'une banque de prêts sur marchandises (3).

Ce dernier établissement serait également très-utile aux industriels, qui, généralement, ne sont pas assez riches pour attendre deux ans, et même plus, les retours des expéditions lointaines. Une banque, faisant des avances sur les envois, pousserait donc singulièrement à l'exportation. En

(1) Le *warrant* ou *cédule* est un certificat émanant de l'administration des entrepôts royaux, et constatant que la marchandise qui y est spécifiée se trouve entreposée dans ces locaux à l'ordre du déposant. Ce certificat mentionne les marques, le numéro, le poids ou la mesure des marchandises. C'est, en un mot, un titre de propriété.

(2) Celle du 26 mai 1848 est défectueuse au plus haut degré.

(3) En Hollande, la *Société de commerce* escompte elle-même les *cédules* ; les particuliers font le reste.

Angleterre, et dans les autres pays maritimes, il existe de ces banques, créées et dirigées par des financiers, qui font d'excellentes affaires, tout en favorisant le commerce et l'industrie.

On nous accusera peut-être de présenter la situation commerciale du pays sous un aspect trop sombre; et, cependant, nous n'avons soulevé qu'un côté du voile. Il nous reste à apprécier les qualités et les talents de ceux que l'on appelle les *sommités du commerce* belge. Cette tâche nous est rendue facile par les révélations suivantes, d'un des négociants les plus connus de la place d'Anvers (1). « Il a été dit » souvent, et avec raison, dit M. Mattheyssens, que nous » manquons de négociants qui s'occupent activement de » l'exportation des produits de notre industrie. Dans l'état » actuel de l'instruction professionnelle, il est tout à fait im» possible à nos négociants d'acquérir les plus simples no» tions en matière d'industrie. Aussi ne rencontre-t-on dans » notre métropole commerciale aucun négociant, pour ainsi » dire, qui soit à même de rendre à l'industrie nationale des » services sous ce rapport et de la diriger dans la voie » qu'elle devrait suivre pour obtenir un écoulement facile » et avantageux de ses produits.....

» Les rares capitaux appliqués chez nous au négoce sont » concentrés, pour la plupart, dans des mains prudentes jus» qu'à la timidité, et ils ne sortent guère du commerce de com» mission, facile et peu chanceux de sa nature. On est sur» pris, lorsqu'on va au fond des choses, de trouver un si » petit nombre de négociants qui s'occupent du commerce » extérieur pour leur propre compte. La place d'Anvers, qui

(1) *Études sur les questions d'intérêt matériel*, par MM. Coomans, député, et Mattheyssens, négociant d'Anvers.

» offre cependant des ressources si précieuses, est, sous » ce rapport, d'une pauvreté déplorable. A peine y peut-on » désigner une demi-douzaine de maisons qui marchent » sur les traces de nos rivaux de l'Angleterre et du con- » tinent. Le commerce de commission lui-même, en ce qui » concerne les importations de l'étranger, est, pour ainsi » dire, monopolisé par cinq ou six bureaux riches et bien » achalandés. Quant aux armateurs qui exploitent leurs » propres bâtiments, le nombre en est plus restreint en- » core. Nos armateurs, en général, ne sont que de grands » voituriers, qui se contentent de louer ces moyens de trans- » port au plus offrant. Du reste, la marine ne saurait se » développer là où le commerce languit et où l'industrie » végète. »

III

Il est permis de conclure de ces faits, rapprochés des considérations présentées plus haut, que la place d'Anvers et le commerce maritime en général prendraient une extension prompte et remarquable, si nous pouvions attirer dans nos ports quelques-uns de ces hardis et intelligents explorateurs commerciaux, qui ont fait la fortune de Londres, d'Amsterdam et de New-York.

La nature a fait beaucoup pour le port d'Anvers ; c'est à nous de faire le reste, et nous ne bougeons point!

Jusqu'ici, nous n'avons résolu qu'une partie du problème. Nous savons produire, mais nous ne savons pas vendre.

Pour vendre, il faudrait tirer un meilleur parti de nos débouchés, de nos ressources industrielles, et créer des marchés nouveaux dans de bonnes conditions.

Ce but, quoiqu'en disent certains économistes, ne peut être atteint que par l'intervention du gouvernement.

Nous ne sommes pas encore arrivés à ce degré où l'initiative individuelle et l'esprit d'association rendent cette intervention inutile.

Toute comparaison, sous ce rapport, entre la Belgique et l'Angleterre manque de justesse.

On oublie que le commerce anglais n'a grandi que par l'appui direct du gouvernement. Il suffit de se rappeler les actes de Cromwell et les avantages accordés depuis Élisabeth à la Compagnie des Indes, pour en être convaincu. Du reste, où en serait, même aujourd'hui, cette formidable puissance commerciale, sans la protection efficace, continuelle, de la marine britannique?

Ainsi, ne disons pas que le gouvernement belge n'a rien à faire pour le développement du commerce national.

Il doit, au contraire, s'en occuper sans relâche et y prêter toute son attention.

L'a-t-il fait jusqu'ici? Non.

Parfois il a eu de bonnes inspirations — et on doit lui tenir compte de l'encouragement qu'il a donné à la construction des navires, des primes qu'il a accordées à la navigation, des traités de commerce qu'il a conclus avec plusieurs souverains et des consulats qu'il a créés dans des pays encore peu exploités par nos commerçants — mais ce qu'il n'a pas fait jusqu'ici, c'est d'arrêter un plan d'ensemble dont toutes les parties soient bien coordonnées. Notre organisation économique se compose de membres épars qui ne donnent pas même une idée du corps dont ils font partie.

Vivant au jour le jour, et ne songeant qu'aux besoins du moment, nos ministres, comme nos industriels et nos commerçants, sont imbus de cette fausse idée qu'on peut créer sans sacrifices et sans continuité dans les efforts.

La conduite du gouvernement, dans l'affaire des bateaux à vapeur transatlantiques, le prouve suffisamment.

Il y a vingt ans, il crut faire un énorme sacrifice en accordant 400,000 francs, pendant quatorze ans, pour ouvrir une ligne de navigation entre Anvers et New-York. Cependant, aucune société ne voulut à ce prix se charger de l'établissement d'une ligne aussi importante. Le ministère prit alors le parti d'acheter la *British-Queen* et *le Président,* pour commencer lui-même l'exploitation. C'était une bonne idée, dans laquelle il aurait dû persévérer. Mais voilà que *le Président* périt avant d'avoir été livré, et que la *British-Queen,* dans son premier voyage, révéla des défauts de construction qui la rendaient impropre à la navigation. Aussitôt des clameurs s'élevèrent de tous côtés, et, au lieu de tenir tête à ces clameurs, au lieu d'acheter de meilleurs navires et de recommencer l'exploitation, le gouvernement abandonna son idée et son entreprise avec la plus coupable légèreté.

Les choses restèrent dans cet état jusqu'en 1854.

A cette époque, la nécessité d'une ligne de navigation entre Anvers et New-York se fit de nouveau et plus vivement sentir.

Le gouvernement, avec l'appui de quelques négociants d'Anvers (la plupart d'origine étrangère), forma une compagnie des plus recommandables ; mais, moins généreux qu'il ne l'avait été il y a vingt ans, il marchanda son appui à cette compagnie et ne lui donna qu'une garantie d'intérêt illusoire.

Une étude attentive de la question lui aurait prouvé que la Société transatlantique devait absorber trois fois le capital auquel on limitait ses opérations avant d'obtenir un succès de quelque importance.

La même observation s'applique à la ligne de navigation du Brésil, qui a dû liquider avant d'avoir fait son premier voyage.

Il aurait fallu à cette double entreprise des subsides réels; et on eût été en droit de les demander à la Chambre, car le bénéfice de ces sortes d'affaires n'est pas dans le rendement direct du transport, mais bien, comme pour les voies ferrées, dans l'augmentation générale des affaires et dans le profit qu'en retirent toutes les branches de l'activité nationale.

Nous sommes d'avis que le gouvernement ne doit intervenir que rarement et avec beaucoup de prudence dans les entreprises commerciales; mais, lorsqu'il se décide à agir, il faut que son intervention soit efficace. En suivant toute autre ligne de conduite, il nuit au commerce, bien loin de lui être utile. Pour ne citer qu'un exemple, si, après avoir mis en train l'affaire des transatlantiques, dans laquelle dix millions sont engagés, le gouvernement abandonnait cette entreprise à la première difficulté, il lui serait impossible de proposer à l'avenir n'importe quelle affaire de ce genre. Son appui, incertain et conditionnel, loin d'attirer les capitaux, leur inspirerait une défiance d'autant plus grande que l'argent, en Belgique, ne se porte vers les entreprises commerciales qu'avec réserve et timidité.

Chacun a pu remarquer, en effet, que nos capitalistes, toujours prêts à engager leurs fonds dans l'industrie, sont d'une avarice extrême lorsqu'il s'agit de soutenir le commerce d'exportation.

D'après l'Annuaire de M. Romberg, la production de la houille est appuyée, en Belgique, par une somme de plus

de. . . . . fr.	100	millions.
L'industrie textile, par plus de . . .	20	»
Les sucreries de betteraves.	10	»
Les fers, forges, hauts fourneaux. . .	44	»
Le plomb et le zinc.	31	»
Les verreries	25	»
Total. . . fr.	230	millions.

Voilà donc six industries auxquelles l'association des capitaux a fourni l'appui de 230 millions.

Et, outre cette protection spéciale, toutes les industries jouissent en commun de l'avantage de pouvoir puiser dans les caisses de quinze banques, dont les capitaux réunis montent à 325 millions.

En revanche, le pays ne possède que trois sociétés, au capital de 28 millions, pour favoriser le commerce d'exportation.

Il y a donc disproportion entre les ressources de la production et celles de la vente.

Pour modifier cette situation, il faudra de grands efforts et beaucoup de temps.

Car ce ne sont pas seulement les financiers, mais aussi les particuliers qui répugnent à l'emploi de leurs fonds dans les entreprises commerciales.

Les opérations de banque et de bourse leur inspirent bien plus de confiance. C'est à ce point que la Belgique seule possède, dit-on, pour environ 300 millions de florins, en fonds autrichiens.

On ne saurait trop déplorer cette funeste tendance.

La grande loterie des fonds publics, en effet, n'est profitable qu'à un petit nombre d'individus, et le luxe qu'elle enfante est plus utile à certaines industries étrangères monopolisées qu'au travail national.

Si le quart seulement des fonds publics placés en Belgique étaient engagés dans des opérations commerciales, notre prospérité serait évidemment plus grande et surtout mieux assurée qu'elle ne l'est en ce moment.

Nous l'avons déjà dit, et nous ne nous lasserons pas de répéter, que le manque de capitaux nous empêche, non-seulement de trouver des débouchés nouveaux, mais encore d'exploiter convenablement ceux qui existent.

L'industriel qui expédie des produits au loin veut être payé promptement, et l'expéditeur, n'ayant pas assez de crédit, ni assez de capitaux pour lui faire des avances, est obligé de presser les rentrées ou, en d'autres termes, de vendre les marchandises dans de mauvaises conditions. C'est un des plus grands obstacles qui s'opposent à la prospérité des maisons de commerce belges établies à l'étranger.

IV

Après avoir fait la part du commerce, nous devons, en bonne justice, adresser également quelques reproches à l'industrie.

Pour augmenter la production, il ne suffit pas de créer des débouchés avantageux et d'obtenir de bons traités de commerce, il faut encore diriger la fabrication dans la voie qui lui convient. Notre industrie linière, par exemple, est tombée en décadence parce qu'elle n'a pas fait de progrès et, surtout, parce qu'elle ne s'est pas conformée aux goûts et aux usages des consommateurs étrangers. En revanche, l'industrie des laines a pris un développement énorme, parce que les fabricants de Verviers, aussi intelligent que hardis, ont suivi une ligne de conduite toute différente. Des procédés de fabrication perfectionnés et une grande initiative commerciale leur ont permis de lutter avantageusement, sur les marchés de l'Asie et de l'Amérique, avec les premières maisons de France et d'Angleterre.

« Si le Brésil persiste encore à préférer les tissus de coton et de fil anglais aux nôtres, ce n'est pas qu'il ignore que ses intérêts lui commandent de commercer directement avec nous,

ni qu'il éprouve la moindre répugnance à nous laisser fréquenter ses ports; c'est tout simplement parce que les tissus anglais lui conviennent mieux. Offrons lui la même marchandise et il nous accordera aussitôt la préférence. Il sait bien que nous consommons personnellement ses cafés et ses sucres, tandis que la Grande-Bretagne, protectrice obligée de ses colonies, ne sait que faire de ces denrées, dont ses entrepôts regorgent. Il comprend à merveille que ses produits ont plus de valeur pour nous, qui ne saurions nous en passer, que pour l'Angleterre, qui est réduite à les colporter au rabais, de port en port, chez les nations bénévoles dont elle s'est constituée l'active pourvoyeuse. Le Brésil ne demande pas mieux que d'opérer avec nous le commerce d'échange, le seul qu'il puisse exercer, attendu que le numéraire lui fait défaut. Mais l'imperfection relative de nos fabricats, *qui ne sont pas confectionnés à sa mode*, lui répugne, et il se jette naturellement dans les bras de nos rivaux (1). »

C'est une chose très-connue à l'étranger, que nos industriels ne peuvent pas se résoudre à livrer des produits conformes aux échantillons qu'on leur présente. Un amour-propre très-honorable en lui-même, mais très-déplacé au point de vue des intérêts du commerce, les porte à vouloir faire mieux ou autrement que ce qu'on leur propose de faire. Toutes les maisons de commerce belges, établies à l'étranger, se plaignent de ce travers : il leur est impossible d'obtenir ce qu'elles demandent et d'être servies à l'époque convenue.

Partout où nous avons voulu modifier nos modèles et travailler pour le goût du consommateur, nous avons obtenu des succès. Ainsi, par exemple, une maison très-connue de Verviers exploite depuis trente ans le marché américain où

---

(1) MM. Coomans et Mattheyssens.

ses produits ont fini par obtenir la préférence sur les draps anglais. Elle est arrivée à ce résultat, en faisant de mauvais draps, au gré des consommateurs, draps luisants et peu solides, qui ont l'avantage de ne pas exiger l'emploi de la brosse et de durer cependant assez longtemps pour satisfaire les habitants de ces pays chauds, qui portent leur habit seulement pendant une saison de l'année.

Ce serait un grand pas de fait si tous nos industriels voulaient suivre cet exemple et se conformer strictement aux goûts, aux fantaisies, aux préjugés même de leurs clients, comme le font les fabricants anglais, allemands, suisses ou hollandais, dont la réputation n'a pas eu à souffrir jusqu'ici de ce qu'ils envoient aux Indiens et aux Africains des produits défectueux, préférés par ces peuples aux produits les plus parfaits.

Autre chose est de suivre les goûts, même absurdes et bizarres, des consommateurs, et autre chose de leur servir des produits défectueux, reconnus tels par eux, et désignés vulgairement sous le nom de *rossignols*.

Nos compatriotes n'ont tenté que trop souvent ce détestable commerce qui fait le plus grand tort à l'industrie nationale. Jusqu'ici, les colonies n'ont guère été envisagées par les producteurs belges (à l'exception des fabricants de tissus de Verviers, des raffineurs d'Anvers et des verriers du Hainaut) que comme des déversoirs pour les produits estropiés de leur industrie (1). « Nous ne possédons pas encore des établissements qui travaillent presque exclusivement pour elles, et nous faisons peu de cas des colonies tant

(1) « On devrait bien afficher les noms de ces assassins de bonne renommée, dit M. Cloquet. Les Américains ont pris des mesures sévères pour empêcher des gens de la catégorie de ceux dont nous parlons, de discréditer sur les marchés étrangers les principaux produits de leur commerce d'exportation. L'exemple nous paraît bon à imiter. »

que l'écoulement se fait régulièrement autour de nous; mais lorsque vient l'exubérance, tout le monde fait un appel aux colonies, on les encombre de denrées, la vente se fait mal et tout le monde de se plaindre (1). »

Il est évident que ces expéditions irrégulières de marchandises médiocres ne peuvent pas donner à nos industriels les bénéfices que réalisent les négociants étrangers sur des envois réguliers de marchandises excellentes.

La chose essentielle, pour une nation qui débute sur de nouveaux marchés, c'est d'y paraître avec tous ses avantages. Elle ne peut compter, en effet, sur aucune indulgence. Malgré la bonne entente des souverains et des gouvernements, les préjugés, les rivalités des peuples et les jalousies individuelles rendent souvent la position du dernier venu très-difficile. Les premiers établis voient toujours de mauvais œil les nouveaux concurrents, et, pendant quelque temps, ils les considèrent comme des intrus. C'est pendant cette période d'initiation commerciale que la plus grande prudence est nécessaire aux débutants pour éviter les piéges qu'on leur tend avec l'appât d'une bienveillance affectée.

Quand les diverses entraves que nous venons de signaler auront été rompues, quand le commerce, soutenu par le gouvernement, aura des débouchés nouveaux, une protection navale assurée à ces débouchés, des institutions de crédit et des capitaux à bon marché qui permettront de faire des avances sur consignation, le port d'Anvers retrouvera son antique splendeur. A cause de sa situation privilégiée (2), il deviendra port d'exportation du centre de l'Allemagne vers les États-Unis, et port d'importation pour les produits

---

(1) Voir le rapport de M. Cloquet.

(2) Pour les États du centre de l'Europe, *Anvers* offre plus d'avantages que *Hambourg*, *Brême* et *le Havre*; *Rotterdam* seul peut soutenir la concurrence.

des Indes, de la Chine, de la côte ouest d'Amérique, etc. La marine marchande, qui aujourd'hui se meurt, prendra un rapide développement et la Belgique ne sera plus, dans le monde commercial, classée très-loin après Hambourg et Brême !

CHAPITRE III.

Des colonies agricoles. — Avantages et inconvénients qu'elles présentent. — La Belgique a surtout besoin de créer des établissements commerciaux.— Utilité de l'*Institut commercial* d'Anvers. — Pays avec lesquels la Belgique pourrait nouer des relations commerciales. — Comment ces relations devraient être établies et assurées.

I

En 1841, plusieurs Belges entreprenants, sous l'impulsion de M. le comte de Hompesch, fondèrent une société anonyme ayant pour but de créer des établissements coloniaux dans l'Amérique centrale et d'ouvrir des relations de commerce entre cette contrée et la Belgique.

Le gouvernement autorisa la formation de cette compagnie, sous réserve qu'une expédition d'exploration serait faite sur les lieux où les nouveaux établissements devaient être créés.

L'un des membres de cette expédition (1) formula les conclusions suivantes :

« L'Amérique centrale est un pays qui, par sa position géographique et la nature de son sol, renferme les éléments d'une grande prospérité agricole, industrielle et commerciale ; il n'y manque que l'application d'une force matérielle sagement mesurée.

» La température est chaude, mais le pays est salubre. Les Européens peuvent facilement s'y acclimater, y bien vivre et y conserver leur activité.

» Sous le rapport agricole, l'Amérique centrale présente des ressources nombreuses pour nourrir et entretenir une grande population.

» Sous le rapport industriel, ses ressources ne sont pas moins remarquables, puisqu'elle produit avec abondance et facilité la matière première de beaucoup de fabrications importantes.

» Au point de vue commercial, l'Amérique centrale se trouve dans des conditions spéciales, par sa position entre les deux Amériques du Nord et du Midi et par le rapprochement des côtes des deux Océans. Cette position, que rendent plus favorable encore les moyens naturels de communications intérieures, peut devenir la source d'un grand commerce, comme elle peut continuer à rester sans influence, selon que l'on fera plus ou moins de travaux pour en tirer parti.

» Enfin, l'Amérique centrale, par la combinaison des ressources agricoles avec les moyens industriels, c'est-à-dire par la colonisation, peut devenir un grand marché de con-

---

(1) M. le colonel De Puydt. Voir son rapport dans le *Moniteur* du 11 novembre 1842.

sommation et de production pour l'avantage commun des Belges et des centro-Américains. »

Ces conclusions décidèrent le gouvernement à prêter son appui à la *Société belge de colonisation.*

On lui en a fait un grief depuis, parce que des circonstances exceptionnelles et des difficultés imprévues, aggravées par des fautes inévitables dans le début de ces sortes d'entreprises, avaient rebuté les premiers colons et provoqué la dissolution de la société ; mais nous ne pouvons pas nous associer à ce blâme, dicté par des intérêts froissés et des illusions décues.

A l'époque où le gouvernement intervint dans l'affaire du Guatémala, les colonies européennes étaient fermées au commerce belge par des lois prohibitives ou des droits différentiels élevés. La Chine, l'Australie, la côte d'Afrique et d'autres États barbares ou demi civilisés n'offraient encore aucune perspective à nos industriels.

Il fallut donc songer à créer nous-mêmes des bases d'opérations pour le commerce national. A ce point de vue, on ne peut qu'applaudir à l'idée de former une colonie belge sur le vaste continent américain. Si cette idée avait été mieux comprise et plus énergiquement appuyée, la Belgique serait aujourd'hui en possession d'un établissement précieux.

Depuis cette tentative, que notre défaut d'initiative et de persévérance a seul fait échouer, la situation a changé complétement. Sous l'impulsion de la grande réforme économique, à la tête de laquelle se plaça l'illustre Robert Peel, les idées sur la liberté du commerce ont gagné du terrain en Europe, et le moment n'est peut-être pas éloigné où toutes les puissances lèveront les barrières dont elles ont entouré leurs possessions transatlantiques. Dès lors, la nécessité de créer des colonies agricoles pour favoriser le développement

du commerce et de l'industrie nationale n'existera plus au même degré.

Sans doute, ces colonies pourront encore rendre des services quand même tous les ports seraient ouverts au libre commerce européen ; mais là n'est pas la question. Il s'agit de savoir si, en faisant les mêmes efforts et les mêmes dépenses pour créer des établissements commerciaux sur différents points du globe, on n'arriverait pas plus promptement à un résultat plus avantageux.

Sur ce point, il n'y a pas de doute pour nous.

II

De l'avis de nos chambres de commerce et de tous les hommes au courant des affaires, il suffirait, dans l'état actuel des choses, pour étendre notre sphère d'opérations commerciales, de créer, sur différents points du globe, des maisons nationales assez puissantes pour faire, en leur nom, des commandes directes à nos industriels, et assez bien famées pour qu'on pût leur confier l'achat des produits coloniaux et des matières premières qui alimentent le marché d'Anvers.

La Chambre de commerce d'Anvers, dans son rapport de 1852, constatait avec satisfaction que les établissements belges, dans les pays transatlantiques, augmentent ; mais elle ajoutait que *leur nombre était encore bien restreint.*

Pour apprécier l'influence de ces sortes de maisons, nous citerons ce fait, invoqué par la Chambre de commerce de Verviers, « qu'en 1856, le port d'Anvers a reçu plusieurs arrivages directs du cap de Bonne-Espérance, grâce à l'ini-

tiative d'une maison verviétoise établie sur les lieux. »

Le port d'Anvers doit beaucoup aussi à une maison belge de Rio-Janeiro (la maison Pecher), qui lui a procuré d'excellentes affaires. Enfin, personne n'ignore que nos relations avec les échelles du Levant se sont développées par l'établissement de la maison belge Lemoine et Frédérici à Constantinople.

Ce serait un grand bien pour le pays si l'on parvenait à créer des maisons de cette importance sur d'autres points du globe. Plus, en effet, le commerce a de clients, plus les chances de vente augmentent et plus les risques diminuent. Si, par exemple, nous nous bornions à exploiter les marchés du sud de l'Amérique, il suffirait d'une de ces crises politiques, si fréquentes et si soudaines dans ces contrées, pour suspendre et compromettre même toutes nos relations commerciales. Il ne s'agit donc pas de nous établir dans une seule contrée ou sur un seul continent; nos regards doivent embrasser un plus vaste horizon.

On objectera que la difficulté d'établir à l'étranger un grand nombre de maisons belges est immense. Il n'y a pas à en douter, mais rien de grand ne se fait sans patience et sans sacrifices. L'improvisation, en aucune chose, n'est exempte de danger; en matière commerciale, elle est toujours désastreuse.

Nous sommes persuadés que l'*Institut commercial* d'Anvers, convenablement organisé, fournira bientôt des sujets instruits à notre corps consulaire et au commerce transatlantique. Il ne faut pas s'imaginer, toutefois, que ces jeunes gens seront propres à remplir immédiatement les fonctions de consuls et de chefs de maisons de commerce. Ce n'est pas à l'âge des passions et des aspirations ardentes vers les plaisirs qu'un homme, même naturellement sérieux, peut lutter contre des concurrents blanchis dans les comptoirs,

forts d'une longue expérience, appuyés par de nombreuses relations et disposant des capitaux puissants.

Mais la jeunesse ardente est très-propre à la vie d'exploration, et elle brille par ce courage d'esprit et ces heureuses témérités que ne possède plus l'âge mûr. On devrait donc attacher des jeunes gens, provenant de l'Institut d'Anvers, aux consulats belges et aux grandes maisons de commerce nationales ou étrangères établies dans les pays d'outre-mer. D'autres seraient pris à bord des bâtiments de la marine employés aux voyages d'exploration ou à la protection du commerce. D'autres encore iraient, avec des bourses du gouvernement, étudier le commerce à Londres, Rotterdam, Hambourg et New-York, comme on envoie les élèves les plus distingués de nos académies s'inspirer des chefs-d'œuvre de l'antiquité à Rome et à Florence.

Ainsi se formerait ce goût des aventures et cet esprit des grandes entreprises commerciales qui, dans d'autres pays, contribuent tant au développement du commerce et du travail national.

III

Quelques tentatives faites sur la côte occidentale de l'Afrique, avec l'appui de notre marine militaire, permettent d'affirmer que cette côte est susceptible d'être exploitée avec avantage par le commerce belge. En effet, de 1840 à 1852, la présence d'un seul navire belge dans la Rio-Nunez, pendant deux mois, à suffi chaque fois pour amener un mouvement d'affaires de 1,500 000 francs.

Une contrée plus favorable, encore inexplorée, pour ainsi

dire, est le sud des États-Unis (1). Il existe dans ces parages de magnifiques ports, dont on n'a tiré jusqu'ici qu'un faible parti. Presque tout le commerce des États du Sud avec l'Europe se fait par l'intermédiaire de New-York. Pour éviter les pertes d'argent qui résultent des frais exorbitants prélevés dans ce port, les planteurs des États du Sud cherchent depuis longtemps à nouer des relations directes avec les consommateurs du continent et à se passer ainsi du marché de Manchester, le plus important de ceux dont ils disposent aujourd'hui. Ils paraissent même s'être arrêtés au projet d'établir à Anvers un entrepôt général pour la vente des cotons américains, et de construire, à cet effet, des docks, des bassins, etc. (2). Cet établissement aurait quelque analogie avec celui que les villes hanséatiques possédaient dans la même ville au XVIe siècle.

Il est extrêmement important que la Belgique mette à profit cette circonstance favorable, et qu'elle réponde aux avances de populations nombreuses qui demandent à lui céder leurs cotons bruts en échange de ses produits manufacturés.

Aussi, avons-nous appris avec une vive satisfaction qu'il s'est formé à Bruxelles un comité *pour le développement du commerce direct avec le sud des États-Unis de l'Amérique*.

Ce comité annonce, dans sa première circulaire, « qu'il a » résolu d'organiser un voyage d'essai, conjointement avec » une exposition de produits belges qui aurait lieu à la Nou- » velle-Orléans ou dans une autre ville du sud des États-

(1) Le commerce belge a déjà dans ces contrées quelques représentants, qui prospéreraient s'ils étaient protégés comme le sont ceux des autres nations. Cette protection est d'autant plus nécessaire que les révolutions et les crises de toute nature sont très-fréquentes en Amérique.

(2) *De l'exportation des produits belges*, etc., brochure publiée récemment à Bruxelles.

» Unis. Les industriels belges seront invités à envoyer à
» cette exposition, non-seulement des échantillons, mais
» encore de petites parties de marchandises reconnues pro-
» pres aux besoins du pays. »

Il y a peu de jours, les gazettes annonçaient que les efforts du comité ont abouti à la formation d'une société anonyme au capital de 10 millions.

Cette société commencera sans doute par établir, sur le sol américain, un certain nombre de Belges à l'effet d'étendre nos relations et de faire une propagande active en faveur de l'industrie nationale.

Elle créera ensuite, sur différents points de la côte ou sur les voies navigables du pays, des comptoirs ou plutôt des dépôts de spécimens de nos produits industriels, tenus par des délégués parfaitement au courant des affaires.

Si cette entreprise, convenablement encouragée, ne manque ni d'esprit de suite ni de persévérance, nous lui prédisons un brillant avenir, car nos relations avec le sud des États-Unis sont susceptibles de prendre une extension considérable.

La Belgique aurait également le plus grand intérêt à développer ses relations avec le Brésil; car, pour ne citer qu'un seul article, les cafés brésiliens ne peuvent pas trouver sur le continent un port de débarquement plus favorable qu'Anvers. En Hollande, ils rencontrent la concurrence redoutable des cafés de Java et un droit différentiel égal au nôtre. En Angleterre, ils sont frappés d'une surtaxe de 470 francs par tonneau. Quant à Hambourg, sa concurrence est peu à craindre, cette place ne disposant que de la consommation restreinte de son territoire. Pour le transit vers le centre et le sud de l'Allemagne, elle ne peut songer à lutter avec Anvers. Les faits accomplis et le mouvement

commercial des dix dernières années en fournissent une preuve non équivoque (1).

Il est une autre contrée, ou pour mieux dire un autre monde, avec lequel la Belgique pourrait ouvrir d'importantes relations commerciales, à savoir l'Australie.

Le commerce général des colonies australiennes, d'après les états officiels, montait déjà en 1854 à la somme de 600,000,000 de francs. Dans ce total la Belgique ne figurait que pour une somme minime.

Depuis 1840, quelques maisons belges ont essayé de s'établir à Sidney; mais, faute de capitaux, de crédit et d'intelligence commerciale, elles ont promptement disparu. Notre consul général en Australie dit à ce sujet (2) : « Nous ne croyons pas offenser les ex-directeurs de ces maisons en disant qu'elles en étaient encore à étudier la place quand elles cessèrent de fonctionner; elles faisaient, du reste, principalement la commission, et il est de notoriété publique, par les ventes faites à l'encan, qu'elles ont souvent reçu des marchandises de mauvais goût et de qualité inférieure. »

« Pourquoi, dit M. Cloquet, quelques expéditeurs isolés, ayant éprouvé des pertes partielles, soit par des circonstances de force majeure, soit par la mauvaise gestion d'un commissionnaire incapable, infidèle ou négligeant, auraient-ils le droit de condamner toute une place *ab irato?* Se pourrait-il qu'un marché de 600 millions ne fût pas assez large pour permettre à chacune de nos industries d'y trouver une petite place? »

---

(1) Anvers se trouve dans une position tout aussi avantageuse pour les sucres de la Havane, les raffineurs de la Belgique et de Cologne étant les plus grands consommateurs de ces sucres.

(2) Rapport du 15 décembre 1858, daté de Sidney.

Notre industrie, qui a obtenu tant de succès aux expositions de Paris et de Londres, peut se présenter avec le même avantage devant le jury des consommateurs australiens.

Toutes les nations sont traitées sur un pied d'égalité par ces consommateurs. Aucune mesure restrictive ou particulière n'entraverait donc le commerce belge.

Quant à l'industrie, ce serait une grande erreur de croire qu'elle ne pourrait soutenir dans les colonies australiennes la concurrence des produits anglais. Il est, en effet, de notoriété que les Anglais eux-mêmes commandent en Belgique beaucoup de produits qu'ils exportent ensuite dans les pays transatlantiques. L'Australie reçoit, sous pavillon anglais, nos poissons salés, notre genièvre, nos verres à vitre et d'autres produits que nous ne savons pas placer nous-mêmes.

L'Australie pourrait nous fournir, avec avantage, des céréales, des cuirs et surtout des laines. Les industriels de Verviers ont déjà fait des commandes de ce dernier article, mais leur intelligente initiative a été mal secondée par le commerce. Si nos relations se développaient régulièrement avec les colonies australiennes, Anvers pourrait devenir un marché important de laines, où les acheteurs du nord et de l'est de la France, ceux de l'Allemagne et de la Suisse viendraient s'approvisionner. A défaut de ces rapports directs, assurés par une marine nationale ou par une ligne régulière de navigation, nos fabricants de draps sont obligés de s'approvisionner sur le marché de Londres.

D'après le tableau statistique du commerce général de la Belgique, pour l'année 1856, les importations de laines montent à 15,913,942 kil., dont 10,346,000 sont entrés dans la consommation. La valeur de ces importations s'élève à la somme totale de 49,022,825 fr., dont 2,905,308 représentent le transit.

Pendant la même année, le port de Londres seul a reçu

228,821 balles de laine, dont 151,184 provenant des colonies australiennes. Les quantités importées à Liverpool se sont élevées à 128,940 balles, dont 22,818 de l'Australie (1).

Ces chiffres prouvent toute l'importance des marchés australiens.

Mais, pour exploiter avec avantage ces marchés, il faudrait des ressources et une persévérance que n'ont pas eu les maisons de commerce belges établies jusqu'ici à Sidney. Une compagnie seule pourrait atteindre ce but (2) et réhabiliter en même temps notre industrie compromise par des envois d'objets de rebut ou de mauvaise qualité, sur lesquels d'effrontés spéculateurs espéraient réaliser des bénéfices fabuleux.

Le but principal de cette société serait l'établissement d'un marché de laines et de cuirs, à Anvers, marché approvisionné par un service régulier de clippers de première classe, qui transporteraient les produits de notre industrie pour solder les achats.

Les tentatives faites depuis 1853 pour établir des ventes publiques de laines à Anvers, ont donné les meilleurs résultats. La Chambre de commerce de cette ville disait, dans son rapport de 1857 : « Nous n'hésitons pas à attribuer en partie l'essor que prend le commerce de laines sur notre place au système de ventes publiques régulières dont, seul, cet article nous offre l'exemple à l'état sain. »

Il est à remarquer que ces ventes prendraient plus de développements encore, si elles étaient libres comme elles le sont ailleurs (3). Nous croyons même que le système des

---

(1) Il est à remarquer que toutes les laines australiennes consommées par les manufactures américaines arrivent, à Boston, par la voie de Londres et de Liverpool.

(2) M. Cloquet, dans son rapport déjà cité, indique les bases sur lesquelles il conviendrait d'établir cette compagnie.

(3) Voir le rapport de la Chambre de commerce de Verviers : année 1855.

ventes publiques libres et régulières devrait être appliqué à tous les produits destinés tant à la consommation intérieure qu'à celle du centre de l'Allemagne.

L'exploitation des marchés de l'Australie exigerait le rétablissement d'une ligne régulière de navigation subsidiée par l'État. La somme accordée primitivement suffirait pour atteindre le but. Telle est au moins l'opinion de notre consul général en Australie.

Comme les cargaisons d'aller ne pourraient pas se composer exclusivement de produits belges, il faudrait supprimer la distinction de fret, établie par les règlements, entre les produits belges et les produits étrangers, afin d'attirer à Anvers, de France, d'Allemagne, de Hollande et de Suisse, peut-être même d'Angleterre, des articles d'encombrement pour nos navires.

En résumé, pour développer le commerce et l'industrie belges, les efforts du gouvernement et des particuliers doivent, d'après nous, tendre vers ce double but : l'augmentation de la marine marchande nationale et la création de sociétés commerciales pour l'exploitation de la côte occidentale d'Afrique, des États du Sud, de l'Amérique du Nord et de l'Australie.

Dans les chapitres suivants, nous prouverons que la Belgique aurait non moins d'intérêt à créer une quatrième compagnie pour l'exploitation des marchés de la Chine.

CHAPITRE IV.

Utilité de la marine militaire au point de vue du commerce et de l'industrie. — Objections réfutées.

L'histoire montre que toujours la marine militaire a précédé la marine marchande et contribué à sa prospérité. C'est elle, en effet, qui a découvert les pays et les routes transatlantiques, exploré et protégé les côtes où successivement le négoce s'est établi, développé le génie mercantile et favorisé les grandes entreprises, en assurant aux capitaux et aux agents du commerce la plus importante de toutes les garanties : *la sécurité!*

Si quelques États ont noué des relations commerciales sans le concours de cet élément, c'est qu'ils ont joui, à certaines époques, d'une protection navale indirecte (par suite d'alliances avec des peuples maritimes), ou que leur commerce a été fondé dans un temps où la concurrence n'était pas encore aussi redoutable qu'elle l'est aujourd'hui.

A cette dernière catégorie appartiennent les villes libres de l'Allemagne, qui ont des relations commerciales dont l'origine remonte au XIIIe siècle et une prospérité qui a sa source, d'une part, dans la puissance militaire de la Hanse, et d'autre part, dans un acte d'omnipotence navale de l'Angleterre.

Chacun sait, en effet, que l'idée première de la ligue hanséatique fut inspirée par le besoin qu'éprouvèrent les villes du Rhin de protéger leur commerce naissant contre la piraterie et le mauvais vouloir des États voisins. Dès le XIVe siècle, nous voyons cette ligue, fortifiée par l'adjonction de plus de cinquante villes étrangères, chasser le roi de Danemark de ses États, humilier la Norvége, fournir des secours maritimes à l'Angleterre et venir en aide aux empereurs d'Allemagne dans les circonstances les plus critiques. Par sa supériorité maritime, elle devint la terreur de tous les États du nord et de l'ouest de l'Europe. On se formera une idée exacte de sa puissance navale par ce seul fait qu'en 1422, elle put rassembler 240 vaisseaux et 12,000 hommes pour combattre le roi de Suède.

Un demi-siècle après, elle déclara la guerre aux Anglais, se saisit de leurs vaisseaux dans toutes les mers, fit plusieurs descentes sur les côtes d'Angleterre, ravagea impitoyablement les provinces maritimes et fit pendre les principaux négociants aux vergues des navires hanséates (1).

A cette époque de puissance militaire correspond la plus grande prospérité commerciale de la ligue.

Dès le XVIe siècle, des dissensions intestines et le développement des forces navales de la Hollande et de l'Angleterre firent déchoir la Hanse, qui, de fait, n'exista plus à l'avénement de Cromwell.

---

(1) Voir Mallet : *de la Ligue hanséatique*, et Sartorius : *Geschichte des Hanseatischen Lund.*

Toutefois, l'association particulière de Lubeck, de Hambourg et de Brême survécut à la ruine de la Hanse; et ces trois villes, déjà liées par des conventions spéciales, s'unirent de nouveau en 1630 dans l'intérêt de leur défense et de leur négoce.

Ces détails suffisent pour montrer que l'origine de la grandeur commerciale des villes libres de l'Allemagne, comme celles de toutes les autres contrées où le négoce a pris un grand développement, est inséparable de l'organisation d'une puissance navale militaire.

Mais, outre cette cause générale de prospérité, il existe un acte politique d'une haute importance, qui a puissamment contribué à étendre le commerce des villes libres et à produire ces merveilleux résultats que la génération actuelle admire sans trop se rendre compte des circonstances qui les ont amenées.

Cromwell, ayant fait prévaloir, par son fameux *acte de navigation*, ce principe *qu'on ne doit porter chez autrui que ce qu'on produit soi-même*, donna un coup funeste aux navigateurs hollandais, devenus les commissionnaires des autres nations, et fit passer de la sorte aux villes de la Hanse tout le négoce de l'Allemagne. Ces villes se trouvèrent donc, par l'effet de l'omnipotence britannique, mises en possession des débouchés que la Hollande avait jusque-là exploités à son profit. Il n'est pas étonnant que, dans de pareilles conditions, leur commerce se soit rapidement développé. Mais, sans les navires de la Hanse, qui protégèrent leurs premiers établissements, sans la flotte batave, qui fonda les relations dont elles héritèrent, et sans l'appui de Cromwell, qui encouragea toutes les tentatives hostiles au commerce hollandais, que seraient devenues ces villes célèbres qu'on a si souvent invoquées pour soutenir l'inutilité d'une marine militaire belge? Elles seraient aujourd'hui moins importantes

et moins riches peut-être qu'Anvers, le Havre ou Marseille!

Au reste, les villes libres sont si loin de contester l'influence heureuse de la marine sur le développement du commerce, que tout récemment elles ont fait de sérieux efforts et consenti à de grands sacrifices pour avoir des bâtiments de guerre. (*Voir annexe I.*) Si elles n'ont pas réussi, comme elles le désiraient, c'est à cause d'une question de prépondérance politique qui a divisé et divise encore la Prusse et l'Autriche.

On a cité la Toscane et les États du pape comme une autre preuve de l'inutilité de la marine militaire. Mais ces pays n'ayant pas d'industrie et leurs relations commerciales se bornant à la Méditerranée, on ne peut pas les comparer à la Belgique, état industriel par excellence, et qui, à cause de cela même, doit chercher à répandre ses produits sur les marchés les plus éloignés.

On ne peut pas davantage comparer la Belgique au Hanovre, qui n'a, pour ainsi dire, qu'un commerce de cabotage, et dont les bâtiments ne jaugent en moyenne que 90 tonneaux. Ce sont de petits *koffs* et *tyalks*, faisant une navigation côtière très-active, mais ne fréquentant que rarement la haute mer. Or, ce n'est pas là évidemment le rôle que nous voulons et pouvons assigner au commerce belge.

Quant à l'Oldenbourg, — autre exemple cité par les adversaires de la marine, — l'importance de ses opérations commerciales ne saurait être mise en doute; mais on doit faire observer que, pour étendre encore ces opérations et donner aux armateurs des garanties suffisantes, le gouvernement de ce pays a vivement insisté, en 1852, sur la nécessité d'une flotte fédérale. Dans les conférences qui eurent lieu au palais de Hanovre (le 22 mars), son envoyé extraordinaire fit la déclaration suivante :

« L'Oldenbourg est convaincu de la haute importance

» d'une flotte dans la mer du Nord, et regarde son maintien » comme aussi obligatoire pour l'honneur de l'Allemagne » qu'il est nécessaire pour l'intérêt du commerce, de la » navigation et de la protection des côtes. » Et quand, malgré le désir unanime des États représentés auxdites conférences, la diète prononça, quelque temps après, la dissolution de la flotte (pour des raisons politiques et nullement commerciales), l'Oldenbourg se mit sous la protection navale de la Prusse et lui céda une partie de son territoire sur la mer du Nord, pour la création d'une rade capable de recevoir les grands bâtiments qui, à cause de leur tirant d'eau, ne peuvent pas entrer dans les ports de la Baltique. Depuis ce temps, la Prusse déploie une activité extraordinaire, non-seulement pour créer une flotte (1), mais encore pour encourager, par toutes sortes de faveurs et de stimulants, la construction des navires de commerce (2) : preuve qu'elle ne pártage nullement cette opinion, que le négoce et l'industrie d'un état peuvent prospérer sans marine nationale, ou, en d'autres termes, qu'il n'y a rien de plus avantageux que d'affrèter les bâtiments des pays voisins, au risque même d'être exposé un jour à voir ces bâtiments faire défaut, comme cela est possible en temps de guerre et dans d'autres éventualités.

Il ne faut pas oublier non plus que les villes libres et les Etats de l'Allemagne peuvent, en qualité de membres de la Confédération germanique, réclamer, dans les circonstances graves, l'appui de la flotte autrichienne, ce qui leur donne au

---

(1) En 1855, la Prusse avait déjà 50 bâtiments de guerre. Le budget de sa marine s'est élevé, dans le courant de cette année, à 1,217,292 thalers. Depuis il a été augmenté.

(2) Ainsi, tout récemment, la Prusse a créé un prix spécial pour récompenser les meilleures constructions navales. Elle a exempté aussi de tous droits les matières premières employées dans ces constructions.

loin un prestige que la Belgique, sans marine, n'aura jamais.

Au point de vue exclusivement belge, la question de la marine est fort simple.

A toutes les époques où le commerce belge a été florissant, nous avons eu une marine militaire : du temps de la Hanse, sous Philippe le Bon, sous Charles-Quint et sous Charles VI. M. Levae, dans un remarquable travail sur le *commerce des Belges aux Indes*, fait observer que le déclin de la marine a toujours marqué la décadence du commerce. « Pendant toute la durée du XVII[e] siècle, dit-il, notre commerce maritime fut à peu près nul, parce qu'il n'était pas protégé, qu'il ne jouissait d'aucune sécurité, que les fonds destinés à l'entretien de la marine militaire, montant à 25,000 écus par mois, étaient indignement dilapidés..., et que nos vaisseaux marchands, assujettis au payement d'un droit de convoi élevé, pouvaient rarement obtenir l'escorte d'un bâtiment de guerre. »

Lorsqu'en 1715, nos compatriotes commencèrent à trafiquer avec l'Inde et la Chine, ils sentirent tout d'abord la nécessité d'une protection navale. Aussi se hâtèrent-ils d'équiper et d'armer des navires. Ce ne furent pas des bâtiments de commerce qui se rendirent au delà des mers avec les produits belges, ce furent *l'Empereur Charles*, frégate de 30 canons; *l'Impératrice Élisabeth*, de 28 canons; *le Charles VI*, de 26 canons; *l'Archiduchesse Marie-Élisabeth*, de 34 canons; *le Marquis de Prié*, de 26; *le Lion d'or*, de 36; *l'Aigle*, de 34; *le Tigre*, de 34; *l'Espérance*, de 34; *la Concorde*, de 36, etc., etc.

Aujourd'hui, moins prévoyants que nos ancêtres, nous voudrions trafiquer comme eux avec l'Inde et la Chine, mais sans payer une obole pour protéger notre commerce. Ce serait tout bonnement absurde.

Tandis que la seule ville de Hambourg possède 488 navires de commerce, jaugeant 187,322 tonneaux, et Brême

279 bâtiments, jaugeant 181,204 tonneaux, la Belgique toute entière ne peut montrer que 158 petits bâtiments, jaugeant ensemble 37,978 tonneaux !

Depuis longtemps ce nombre reste stationnaire, et rien ne semble annoncer qu'il doive subir une augmentation prochaine.

En revanche, notre industrie se développe graduellement, et celle des États voisins, à peu près dans le même rapport.

Ce progrès général fait craindre qu'un jour les marchés européens nous soient fermés, et que la nécessité de créer des débouchés nouveaux se fasse sentir impérieusement.

Ces débouchés, nous ne les trouverons ni dans les colonies, ni dans les pays civilisés, où nos produits sont encore frappés de droits différentiels ou prohibitifs. Nous ne les trouverons pas davantage sur les côtes où existent des comptoirs européens, car là on ne nous permettra de nous établir en concurrents qu'à la condition de fournir notre contingent à la protection commune.

Il nous faudra donc chercher des débouchés dans les pays barbares ou demi civilisés, qui admettent les étrangers sur un pied d'égalité parfaite.

Mais, pour explorer ces pays et protéger les négociants qui voudront s'y établir, il est nécessaire d'avoir des bâtiments de guerre, et cela est si vrai que Hambourg, malgré toute sa puissance commerciale, ne pourrait pas fonder un comptoir important sur la côte d'Afrique, parce qu'elle n'a pas de marine militaire.

La présence, pendant deux mois seulement, d'un seul navire de guerre belge dans la Rio-Nunez a suffi pour amener un mouvement d'affaires d'un million et demi par an. Depuis 1852, ce commerce a complétement cessé, parce que le gouvernement n'a plus envoyé de navire de guerre sur la côte d'Afrique.

Jusqu'ici notre marine s'est bornée à faire, sur certains points, des visites irrégulières et fort limitées, dont l'influence ne pouvait être grande, puisque la protection cesse du moment que le navire de guerre s'éloigne. Il est temps de renoncer à ce mode défectueux. Pour donner des garanties sérieuses au commerce, il faut des stations permanentes et non des temporaires. Les négociants, les marins et les consuls belges sont unanimes sur ce point (1).

Quand, grâce à notre marine, nous aurons créé des débouchés nouveaux et assuré à ces débouchés une protection efficace, le commerce trouvera moyen d'exporter des objets manufacturés à des conditions avantageuses. Il aura des cargaisons d'aller et des cargaisons de retour, et un seul fret ne devra plus couvrir toutes les dépenses, ni pourvoir à tous les bénéfices. Dès lors on pourra construire des bâtiments avec avantage, et la raison qui fait préférer actuellement les navires étrangers n'existera plus (2).

C'est ainsi que la marine de l'État viendra en aide au développement de la marine marchande.

Elle lui rendra d'autres services encore. Elle fera la police des ports d'Anvers et d'Ostende, surveillera la quarantaine, préviendra, dans les mouillages éloignés, la désertion des matelots, si fréquente aujourd'hui, et si funeste aux armateurs, et rendra à la vie civile un grand nombre de bons sujets que le commerce sera heureux de pouvoir enrôler.

---

(1) On a lu, dans la commission de la marine réunie en octobre 1853, des extraits d'un grand nombre de rapports émanant de nos consuls, extraits qui établissent clairement l'utilité d'une marine militaire au point de vue du commerce. (Voir le *Moniteur belge.*)

(2) Nous croyons inutile de faire observer que le commerce trouvera toujours plus d'avantage à se servir de bâtiments belges que de bâtiments étrangers, qui, du reste, à un moment donné, peuvent lui faire défaut La question du moindre prix de transport n'est plus la seule qu'il faille considérer. Il y a des conditions et des garanties indépendantes du fret et auxquelles l'expéditeur attache, avec raison, une grande importance.

Jusqu'à ce jour, la marine marchande a puisé ses meilleurs éléments dans nos équipages de guerre, et, sous ce rapport, les suppressions votées en 1848 lui ont porté un coup sensible (1).

Aussi les Chambres de commerce d'Anvers et d'Ostende ont-elles, à plusieurs reprises, non-seulement insisté pour le maintien de notre marine, mais encore demandé qu'elle reçut un accroissement.

Le service le plus réel que les navires de l'État rendraient au commerce serait de former une classe d'hommes qui n'existe pas en Belgique, et dont l'influence est cependant bien précieuse : celle des ***négociants voyageurs***.

Où cette classe fait défaut, il n'y a pas d'esprit d'entreprise, pas d'initiative commerciale, pas de grand commerce proprement dit. Pour la former chez nous, il suffirait que les bâtiments de l'État embarquassent des jeunes gens aptes au négoce, par exemple, ceux qui auraient achevé leur éducation théorique à l'Institut commercial d'Anvers. Ces jeunes gens, convenablement renseignés et préparés par nos officiers de marine, finiraient par s'établir dans les pays transatlantiques ; les plus riches formeraient des maisons pour leur compte, tandis que les autres, prenant service dans les maisons étrangères, aideraient celles-ci à nouer de bonnes relations avec la mère patrie.

Alors seulement le commerce pourrait s'étendre; car ce qui entrave actuellement toutes les opérations, c'est la néces-

---

(1) Notre marine militaire a fourni, en outre, d'excellents capitaines au commerce. Ses officiers, jaloux de concourir au développement de nos relations maritimes, ont exécuté, avant 1848, pour le compte des armateurs belges, quatre voyages à bord du *Macassar*, trois à bord de *l'Emmanuel* et du *Schelde*, deux avec *l'Ambiorix*, un avec *le Charles*, *l'Éclair*, *le Robuste*, *le Météore*, *la Caroline*, etc. Aujourd'hui encore, c'est dans les rangs de la marine de l'État qu'on a dû prendre les capitaines des bâtiments à vapeur chargés d'assurer le service régulier entre Anvers et New York.

sité où se trouve l'expéditeur de recourir à des correspondants étrangers.

Ces intermédiaires, uniquement occupés du soin de leurs intérêts propres, et souvent très-mal renseignés sur les ressources de la Belgique, s'occupent peu des marchandises qu'on leur adresse, parce qu'ils savent qu'elles ne seront pas suivies régulièrement de nouveaux envois, ou parce que ces marchandises font concurrence à celles des maisons qu'ils représentent. Ils négligent les occasions favorables à la vente, opèrent mal les rentrées et ne procurent, somme toute, à l'expéditeur, qu'un bénéfice insuffisant.

On n'obtient pas de meilleurs résultats quand on s'adresse à des capitaines de navires étrangers, qui n'ont généralement pas les renseignements nécessaires pour écouler les produits avantageusement, et dont la plupart manquent d'intelligence commerciale, leur éducation n'ayant pas été dirigée vers ce but.

Il faut absolument, pour guider l'industrie, que des Belges, connaissant nos ressources et les besoins des pays transatlantiques, soient établis sur les lieux mêmes, et que le gouvernement leur procure les éléments d'investigation, de communication et de protection nécessaires. Ceux-là seuls pourront avoir soin de nos marchandises, opérer les rentrées, fournir aux bâtiments des cargaisons de retour, etc., toutes choses qu'on n'obtient pas de correspondants étrangers.

L'importance de ces faits ne pouvant être mise en doute, non plus que l'utilité d'une protection efficace, les adversaires de la marine ont prétendu que si des navires de guerre sont indispensables au commerce, c'est à lui d'en supporter les frais. Il serait injuste, d'après eux, de prendre dans la bourse du contribuable des sommes qui doivent seulement profiter aux négociants d'Anvers et d'Ostende.

Cet argument n'est pas sérieux ; il tend à diviser la nation en classes d'individus qui, toutes, devraient pourvoir séparément à leurs besoins, à leur protection, à leur développement ; or, rien ne serait plus contraire à l'unité nationale, à la fusion des intérêts, aux principes fondamentaux de la science économique. Favoriser le commerce d'exportation, n'est-ce pas, en effet, contribuer directement au développement de l'industrie et de l'agriculture ? Dès lors, pourquoi serait-il injuste de demander à l'industriel et à l'agriculteur une partie de la somme nécessaire à l'entretien de la marine ?

On prétend, il est vrai, qu'avec un petit nombre de bâtiments de guerre la protection devient illusoire, et qu'il faut le concours d'une flotte puissante pour commander le respect dans les pays transatlantiques ; mais c'est encore là une erreur que l'on peut détruire en s'appuyant sur l'histoire même de notre marine. Rappelons-nous, en effet, le rôle important que joua la *Louise-Marie* dans la Rio-Nunez en 1849 et la démonstration que fit l'*Emmanuel*, avec autant de succès que d'à-propos, en 1840, dans la rivière de Canton, où les mandarins refusaient d'admettre le pavillon belge au même titre que celui des autres nations. Dans certaines contrées, c'est la force présente et non la force éloignée qui exerce de l'influence, le canon qui tonne et non la politique qui menace (1).

Sur ce point, tous nos agents consulaires sont unanimes.

(1) Nous lisons dans un mémoire adressé à la commission de la marine en 1855, par un officier qui a une grande expérience de la navigation au long cours :

« Est-il nécessaire d'avoir une flotte pour faire respecter des comptoirs en Chine, au Japon, sur la côte d'Afrique, dans toutes les îles de l'Australie, de la Polynésie ou dans les archipels de l'océan Pacifique ? Non, sans aucun doute ; une corvette bien armée suffira toujours, dans ces nombreux parages, pour réprimer les abus et faire respecter un pavillon. Tous les marins qui ont remonté le Tigre savent que devant la ville de Canton un simple vapeur de 4 canons a suffi pour tenir en respect toute la population chinoise révoltée contre les factoreries européennes. »

Leurs rapports constatent que la présence, si courte qu'elle ait été, d'un seul navire belge a presque toujours suffi pour relever le prestige de leur autorité, amener une reprise dans les affaires et créer des relations nouvelles. Tous aussi ont insisté à diverses époques sur la nécessité d'accroître l'importance de la marine en vue de l'avenir commercial du pays (1). La même opinion s'est fait jour dans les rapports de nos chambres de commerce; de sorte que l'on peut dire avec assurance que les hommes les mieux placés pour connaître et juger les questions commerciales sont tous d'avis que le développement de la marine exercerait une influence utile sur le commerce et l'industrie belges.

En présence de toutes ces considérations d'une vérité si frappante, nous sommes étonnés de l'indifférence railleuse, voire même de l'hostilité ouverte avec laquelle on a accueilli la proposition, formulée par plusieurs hommes compétents et par diverses commissions spéciales, de compléter la marine militaire belge.

On dirait vraiment que la Belgique afficherait une prétention inadmissible, ridicule même, en essayant de former une petite escadre pour le développement et la protection de son commerce! Si l'on appréciait mieux les conditions dans lesquelles le commerce et l'industrie des autres na-

---

(1) Ces rapports ont été, pour la plupart, insérés dans le *Moniteur belge*. Voir notamment les annexes du numéro du 26-27 mai 1856. Nous ne reproduirons ici que l'extrait suivant d'une lettre adressée au gouvernement belge par notre consul de Rio-Janeiro, à la date du 14 mai 1855 :

« La présence du brick *Duc de Brabant* produit un très-bon effet en notre faveur.
» C'est ce que peuvent comprendre seulement ceux qui ont habité les colonies. En
» Belgique, la marine militaire est frappée d'impopularité, parce que l'on juge d'après
» les services qu'elle rend en Belgique, et c'est l'inverse qu'il faudrait considérer.
» Quelques bâtiments, comme le *Duc de Brabant*, une ou deux corvettes à vapeur, fe-
» raient du bien à la considération de la nationalité et à la discipline de notre marine
» marchande. »

tions ont prospéré, et si l'on n'était pas aussi indifférent aux enseignements de notre propre histoire, on se garderait bien de jeter du discrédit sur des propositions de la plus haute importance et d'une incontestable opportunité.

Nos annales prouvent, en effet, que les armements maritimes des Pays-Bas, commencés dès le XIIIe siècle, avaient pris un développement remarquable sous Philippe le Bon. « Ce prince, dit un historien, y prêtait une attention spéciale, justifiée par les services que les bâtiments armés avaient rendu aux villes flamandes en relation avec la Hanse teutonique. La plupart de ces villes exerçaient le droit de protéger leur navigation et faisaient librement des traités avec les nations étrangères. C'est aux relations de la ligue hanséatique que le pays avait dû la prompte accroissance de ses forces de mer; les populations de la Flandre, de la Hollande, de la Frise et de la Zélande étaient habituées aux aspects de l'Océan ; elles se faisaient un jeu des flots et des vents (1). »

Du temps d'Artevelde, la marine flamande fut plusieurs fois d'un grand secours aux flottes d'Édouard III d'Angleterre, dans les luttes que ce prince eut à soutenir contre les forces navales de la France. Ses nefs aux lourdes carènes décidèrent même en faveur de la flotte anglaise la mémorable bataille de l'Écluse, où l'armée navale de Philippe de Valois entièrement fut détruite (1340).

En 1386, les bâtiments de guerre de la Flandre fournirent un contingent précieux à la flotte de 1,387 navires, réunie par Philippe le Hardi, dans le port de l'Écluse, pour opérer un débarquement sur les côtes anglaises (2).

---

(1) Altmeyer, *Histoire des relations politiques et commerciales des Pays-Bas*, etc.

(2) Réunie trop tard, cette expédition ne put avoir lieu, par suite du mauvais temps.

Sous Charles-Quint, et pendant les troubles religieux qui suivirent le règne glorieux de ce prince, les navires armés de la Flandre jouèrent un rôle dont les historiens du temps font une mention des plus honorables.

La hardiesse des navigateurs flamands est signalée dans maints passages de Strada. Ils avaient découvert les Açores en 1460, et poussé, croit-on, jusqu'au Brésil et jusqu'au détroit reconnu plus tard par Magellan (1). Plusieurs savants leur attribuent même la découverte de la boussole. Enfin, sous Charles VI, des navires de guerre, montés par des marins flamands, fondèrent quatre établissements commerciaux sur les bords du Gange et sur la côte du Coromandel, en dépit des Anglais et des Hollandais, jaloux de voir s'établir dans leur rayon d'activité commerciale ces nouveaux et hardis concurrents.

Après ces faits irrécusables, trop peu connus aujourd'hui, dira-t-on que la Belgique n'a pas les ressources nécessaires pour devenir une puissance maritime? Telle n'a jamais été l'opinion de l'Europe, car, pour ne citer qu'un témoignage, encore rapproché de nous, le célèbre Neny, mort peu d'années avant la révolution française, attribua la dissolution de la Compagnie d'Ostende : « à la jalousie particulière des Hollandais sur la prospérité des provinces belges, et à la crainte de voir la maison d'Autriche *redevenir insensiblement une puissance maritime.* »

Ces mêmes provinces seraient-elles dégénérées à ce point qu'il y eût aujourd'hui impossibilité de créer une flottille suffisante pour développer et protéger le commerce national?

Cela n'est pas admissible.

---

(1) P. Heylen : *De inventis Belgarum*, cité par A. Henne.

Un jour viendra où tous les yeux s'ouvriront à la vérité et où l'on reconnaîtra l'impérieuse nécessité de créer de nouvelles relations, à l'aide d'expéditions commerciales, protégées par quelques navires de guerre.

Ce jour, que les négociants et les industriels devraient appeler de tous leurs vœux, se lèvera quand le public, ou ceux-là seulement qui ont intérêt à la chose, producteurs, marchands, armateurs et ministres, voudront étudier avec esprit de suite les diverses questions relatives à notre organisation économique.

Nous comptons beaucoup, pour amener ce résultat, sur le concours de la presse, sur l'appui des personnes qui partagent notre ardente conviction, et sur l'intervention active du gouvernement, qui a tant fait déjà pour la prospérité matérielle du pays qu'il voudra sans doute couronner son œuvre en relevant notre réputation commerciale, autrefois si brillante, aujourd'hui tombée au-dessous de celle des États les plus déshérités et les plus arriérés du monde!

Il ne s'agit pas, du reste, d'entraîner le pays à des dépenses considérables, ni de lui imposer des charges nouvelles.

Nous payons, pour l'entretien du personnel de la marine et de deux bâtiments *qui ne peuvent plus prendre la mer*, une somme annuelle de 350,000 francs.

Cette dépense, complétement inutile dans les conditions actuelles de la marine, doit recevoir, selon nous, une destination plus conforme aux intérêts du commerce et — disons-le aussi — plus conforme à notre dignité nationale.

En affectant une somme de 3 millions, imputable sur cinq exercices, à l'achat de 4 corvettes et de 3 bricks de guerre, et en portant le budget de 350 à 600,000 francs, la Belgique pourrait établir une station permanente sur les côtes de la Chine et sur deux ou trois autres points favorables au développement du commerce national.

Nous ne croyons pas que cette dépense soit de nature à alarmer le pays, et nous croyons encore moins qu'il en conteste l'utilité.

Il est des sacrifices qu'un peuple libre doit faire pour la défense de ses droits et de son honneur; ceux-là nous les avons noblement acceptés.

Il en est d'autres, qu'il doit faire pour assurer et développer sa prospérité matérielle; ceux-là, bien que moins considérables, ne nous ont pas encore été demandés.

Le moment est venu de s'y résoudre.

Nous avons l'espoir, la ferme conviction même que ni le gouvernement ni la législature ne failliront à ce devoir, et que la nation secondera leurs efforts patriotiques!

CHAPITRE V.

État politique et social de la Chine. — Erreurs populaires. — Vérité sur ce point.

I

Avant d'indiquer les ressources que présente le marché de la Chine, nous ferons connaître, en peu de mots, l'état politique et social de ce vaste empire. Trop d'erreurs ont été répandues dans le public pour qu'il ne soit pas nécessaire de rectifier l'opinion sur quelques points essentiels.

De même qu'on a représenté l'Africain sous les traits de ces monstres noirs, aux grosses lèvres rouges et aux yeux protubérants, qui s'étalent à la vitrine des marchands de tabac, de même on a dépeint le Chinois sous la forme d'un gros bonhomme ventru, assis sur une chaise de porcelaine et respirant, à l'ombre d'un parasol, la vapeur énervante de l'opium.

Or, d'après le témoignage des sinologues et des missionnaires les plus dignes de confiance, le Chinois véritable, bien différent des magots dessinés sur les paravents et les éventails, est le plus actif, le plus intelligent, le plus robuste des Asiatiques.

Physiquement et moralement, il est d'une force peu commune en même temps que d'une souplesse féline (1). « On a souvent remarqué qu'il n'existe pas d'hommes mieux faits ni plus vigoureux que les coolies ou portefaix de Canton. Comme marins, on a toujours trouvé les Chinois, à bord des navires anglais, plus forts et plus utiles que les lascars (2). » Moralement, il ne faudrait pas juger le peuple chinois par ce que nous en voyons dans les ports. C'est là qu'il nous apparaît sous le jour le moins favorable, et il en serait de même en Europe. Comme tous les Asiatiques, il est dissimulé, cérémonieux et compassé. Mais il joint à un sentiment profond de sa dignité une patience et une ténacité sans exemple. Vindicatif au plus haut degré, le Chinois n'hésitera pas à se pendre si sa mort peut compromettre un ennemi. Docile à l'extrême quand on lui demande ce qu'il considère comme son devoir, il devient intraitable quand il croit ses droits méconnus.

Si le Chinois manque complétement d'initiative, ce qui tient à son éducation première, en revanche il est extrêmement industrieux, d'une rare intelligence, et pousse l'esprit d'imitation jusqu'au génie. Costumes, usages, modes, procédés, tout, chez lui, se stéréotype et s'immobilise. Le plus habile est celui qui copie le mieux. Ne demandant la science qu'à la tradition, cherchant toujours ce qu'on a fait

---

(1) *La Chine devant l'Europe*, par le marquis d'Hervey-Saint-Denis, membre du conseil de la Société asiatique.

(2) Davis, ancien président de la Compagnie des Indes en Chine.

et non ce qu'on pourrait faire, il n'attend ses découvertes que du hasard ou de la nécessité (1).

Les Chinois, que certaines personnes représentent comme attendant les bienfaits de la civilisation, formaient déjà une société raffinée quand nos ancêtres vivaient encore dans les forêts et sacrifiaient leurs semblables à des dieux anthropophages.

Leurs lois, leur littérature, leur industrie, leurs jeux, leurs usages, décrits par les voyageurs arabes qui visitèrent la Chine au IXe siècle de l'ère chrétienne, sont des témoignages éclatants de l'antique civilisation de ce peuple, le plus intelligent, le plus fin, le plus rusé et le plus industrieux du monde ancien.

Quand l'Occident ne présentait encore aucune trace de civilisation, les Chinois faisaient de la porcelaine qu'on n'a pas encore su imiter, — fabriquaient des couleurs incomparables, par des procédés chimiques ingénieux, — tissaient des étoffes d'une délicatesse extrême, — tiraient de la vigne (2) et du riz un vin excellent, — appliquaient à l'agriculture l'art des irrigations, — se livraient avec succès à la pisciculture (chose toute nouvelle pour les Européens d'aujourd'hui), — inventaient la gravure sur bois et l'imprimerie stéréotype (3), le papier, la boussole (4), la poudre, les pierriers, les bombardes, les lettres de change et le papier-monnaie (5), — canalisaient les rivières imparfaitement navigables, — construisaient des écluses et foraient des puits d'après les procédés

(1) Marquis d'Hervey-Saint-Denis.

(2) Plusieurs siècles avant l'ère chrétienne ; depuis, on a supprimé la culture en grand de la vigne pour favoriser l'agriculture.

(3) L'an 932 de notre ère, parut la 1re édition des livres sacrés de la Chine.

(4) Les Chinois se sont servis de la boussole 2000 ans avant les Européens.

(5) Les bons au porteur, payables dans les chefs-lieux des principaux districts, datent de l'an 807. (*Natalis Rondot.*)

usités de nos jours en Europe,—instituaient des monts-de-piété,—organisaient, au profit de l'industrie, des expositions permanentes,—créaient, pour l'agrément de tous, des cafés, des tables d'hôtes, des restaurants à la carte et des stations de fiacres (1),—écrivaient des traités d'économie politique (2) et de médecine, des pastorales, des romans et des comédies où l'on trouve les pensées les plus élevées et les plus délicates. Le métaphysicien Lao-tze composa, six siècles avant l'ère chrétienne, *le livre de la raison et de la vertu,* sur lequel M. Abel Rémusat, célèbre orientaliste (qui savait le chinois comme les lettrés de Péking), a exprimé l'opinion suivante : « Je trouvai dans ce livre un véritable philosophe, » moraliste, judicieux, théologien, dissert et subtil métaphy- » sicien ; son style a la majesté de celui de Platon. » Un autre savant, M. Huc, a découvert dans un ancien moraliste, encore populaire aujourd'hui, des pensées qui ne seraient pas déplacées dans les recueils de Vauvenargues et de Larochefoucauld. Par exemple celles-ci : « La décence est le » teint de la vertu et le fard du vice... La raillerie est l'éclair » de la calomnie... Il faut faire vite ce qui ne presse pas, » pour faire lentement ce qui presse... On n'a jamais tant » besoin de son esprit que lorsqu'on a affaire à un sot... » L'homme le plus insupportable est celui qu'on a offensé » et à qui l'on ne peut rien reprocher... Les beaux chemins » ne mènent pas loin... La mère la plus heureuse en filles » est celle qui n'a que des garçons. »

Non moins spirituel observateur, un moderne lettré de

---

(1) A Péking, il existe, depuis des siècles, des voitures publiques comme dans les villes d'Europe (moins bonnes toutefois), qu'on loue à l'heure et à la course. *L'Empire chinois*, t. II, p. 447.

(2) Il existait des économistes remarquables en Chine, deux siècles avant l'ère chrétienne ; témoin Kouan-tse.

Canton disait naguère à M. le marquis d'Hervey, du conseil asiatique, à propos de l'état de la Société française qu'il avait observée sur les lieux : « Cette agitation perpétuelle » dans laquelle vous vivez, ce besoin constant de distrac- » tion, indiquent clairement que vous n'êtes pas heureux.

» Chez vous, on est toujours comme un homme en voyage; » chez nous, on aime à se reposer.

» Quant à vos gouvernements, je veux croire qu'ils ont » du bon, mais s'ils vous convenaient aussi bien que nous » convient le nôtre, vous n'en changeriez pas si souvent. »

Une preuve que la civilisation des anciens Chinois était aussi avancée que le comportait la nature de leur race et de leur climat, c'est qu'elle n'a pas fait de progrès depuis deux mille ans. Tels qu'ils étaient du temps des voyageurs arabes, tels on les trouve encore aujourd'hui, ayant toutes les habitudes et aussi tous les vices des peuples les plus raffinés.

Dans les réunions des Chinois, il se dépense autant d'esprit que dans celles des villes de l'Europe. On y fait même des rébus et des calembours que ne dédaignerait pas M. Arnal, du Vaudeville.

L'aptitude des Chinois pour l'art culinaire a excité l'admiration de tous les Européens, notamment de ceux à qui l'on avait fait accroire que les Chinois préparent leurs mets à l'huile de ricin et mangent avec délices des œufs pourris, des chiens et des vers de terre!

Les habitants du céleste empire sont d'incomparables acteurs. Le pays est sillonné de troupes nomades qui jouent la comédie en plein air jusque dans les moindres villages ; le bas peuple est toujours admis gratis à ces représentations, dont les frais sont supportés en commun par les citoyens aisés.

La science que les Chinois cultivent avec le plus de succès

est la géographie. Gutzlaff, missionnaire anglais, d'origine chinoise, prétend que la dynastie actuelle a réuni 2,000 volumes traitant de la géographie du céleste empire.

La plupart des libertés qui nous inspirent tant d'orgueil ne sont que de vieilles chinoiseries.

L'égalité existe en Chine depuis l'institution des lettres (1), qui décerne les emplois et honneurs par voie d'examen au seul mérite. Il n'y a point de castes dans ce pays : les fonctions publiques sont accessibles à tous les citoyens, et nul n'est obligé de suivre la profession de son père.

La noblesse n'est héréditaire que pour la famille de l'empereur et les descendants de Confucius (dont le nombre s'élève actuellement à 1,200 environ).

La noblesse personnelle, — étendue quelquefois jusqu'à la seconde génération, — est conférée par l'empereur aux citoyens qui ont rendu de grands services ou qui se distinguent par un mérite éminent.

Les gouverneurs de princes, les préfets des départements et sous-préfets des districts, comme en général tous les fonctionnaires de l'ordre civil et militaire, sont pris dans la classe des lettrés.

Les maires et les conseillers communaux seuls peuvent être pris en dehors de cette classe : ils sont élus par leurs concitoyens au suffrage universel.

La liberté de l'enseignement est depuis des siècles illimitée en Chine. Chacun y peut tenir école sans que le gouvernement intervienne en aucune façon (2). « La Chine, dit » M. Huc, est assurément le pays du monde où l'instruction

---

(1) D'après quelques auteurs, l'institution des lettres date du VIIe siècle de notre ère; d'autres la croient plus ancienne.

(2) Le gouvernement, cependant, a des écoles dont l'origine remonte à 4000 ans. Voir Meadows : *The Chinese and their rebellions*. London, 1856, p. 402.

» est la plus répandue. Il n'est pas de petit village, de réu-
» nion de quelques fermes, où l'on ne rencontre un insti-
» tuteur. » Nulle part aussi l'intelligence ne jouit d'autant de priviléges.

La liberté d'association est également sans limites. Tout l'empire est couvert de sociétés secrètes. On ne poursuit que celles qui travaillent ouvertement au renversement de la dynastie mantchoue.

« Tout le monde a le droit de se promener librement d'un bout de l'empire à l'autre; personne ne s'occupe des voyageurs, qui sont bien assurés de ne rencontrer nulle part des gendarmes pour leur demander leur passe-port (1). »

La liberté de la parole n'est pas moins grande; il existe même en Chine des lecteurs ambulants qui haranguent la foule dans les lieux publics.

Chacun peut exercer la profession d'imprimeur. Aucune censure n'entrave la liberté de la presse. Les livres, brochures, pamphlets et journaux chinois se distinguent par une grande hardiesse. Les actes de l'autorité y sont librement discutés.

« L'affiche chinoise est vive, railleuse, incisive, acerbe et pleine de spirituelles saillies. La pasquinade romaine pâlirait à côté; elle est placardée dans toutes les rues et surtout aux portes du tribunal où réside le mandarin qu'on veut livrer aux malédictions et aux sarcasmes du public (2). »

En aucun pays les livres ne se vendent à aussi bas prix. Le *Moniteur* de Péking, journal quotidien de 72 pages, ne coûte que 12 francs par an (3).

---

(1) Huc. — Confirmé par Gutzlaff et Meadows.

(2) M. l'abbé Huc.

(3) Le fait suivant donnera une idée des richesses littéraires de la Chine : « L'empereur Khian-Loung (qui reçut lord Macartney en 1743) aimait tant la littérature qu'il

La Chine non-seulement pratique depuis des siècles certaines libertés, comme celle de la presse, par exemple, qui n'ont pu encore prendre racine chez quelques nations de l'Occident; elle a aussi expérimenté la plupart des théories sociales que les utopistes de France et d'Allemagne nous ont données comme choses nouvelles.

Il y a deux mille ans, le célèbre Mencius prêchait le libre échange et proclamait « la supériorité de ceux qui travaillent de l'esprit sur ceux qui travaillent du corps (1). »

« A chacun selon ses œuvres et ses aptitudes » est une vieille maxime chinoise, souvent invoquée, mais restée jusqu'ici à l'état de pure théorie.

Au commencement du XIe siècle, le chef du parti socialiste chinois s'appelait Wang-ngan-ché. Ce réformateur, pour empêcher *l'exploitation de l'homme par l'homme*, demandait que l'État s'emparât de toutes les ressources de l'empire et devînt seul exploitant. Il demandait, en outre, que l'on créât dans tous les districts des tribunaux d'agriculture, chargés de faire annuellement aux cultivateurs le partage des terres et de leur distribuer les grains nécessaires pour les semailles. L'empereur Chen-tsoung, séduit par ces théories, donna à Wang-ngan-ché toute autorité, et la réforme commença. Pendant longtemps il eut la plus entière liberté, et l'opposition des grands vint se briser contre la ferme volonté de l'empereur. Mais après la mort de celui-ci, la misère du peuple, au témoignage des historiens chinois, fut si profonde (2)

---

avait ordonné l'impression des meilleurs ouvrages chinois, qui devaient comprendre 180,000 volumes. Le catalogue raisonné de cette collection comprend à lui seul 120 volumes. » *Histoire des relations politiques de la Chine*, par M. G. Pauthier.

(1) Voir Meadows : *The Chinese and their rebellions*, p. 399.

(2) *Mémoires sur la Chine*, par Abel Rémusat, t. X.

que les socialistes chinois, poursuivis par la vindicte publique, durent s'expatrier.

La liberté des cultes a existé de tout temps en Chine, grâce peut-être à l'indifférence en matière de religion, qui est un des caractères distinctifs de ses peuples.

Trois cultes principaux se partagent l'empire : le culte officiel, celui de Lao-tse et le bouddhisme. Leurs disciples vivent dans la plus parfaite harmonie (1). Le véritable sentiment du peuple à cet égard se manifeste dans la formule suivante, qu'il répète à tout propros et qui peint admirablement l'estime qu'il fait des croyances religieuses : « *Les religions sont diverses, la raison est une, nous sommes tous frères.* »

Le culte officiel pratiqué par les lettrés est une espèce de panthéisme philosophique, dont Confucius fut le réformateur, et qui consiste en rites et en cérémonies traditionnelles depuis la haute antiquité (2). L'empereur est le chef du culte officiel, mais, comme homme, il a le droit de choisir le culte qui lui convient. Le chef actuel de l'empire, Hien-Foung, d'origine tartare, professe la religion de Bouddha.

Le culte de Lao-tse (3) a pour dogme fondamental l'existence de la raison primordiale qui a créé le monde. On l'appelle aussi *taouisme* de *taou*, suprême intelligence, raison divinisée, le *logos* de l'école de Pythagore. C'est un mélange de polythéisme et d'idolâtrie.

Le bouddhisme, introduit en Chine vers l'an 65 de notre ère, est le culte de la majorité du peuple.

---

(1) A l'enterrement des grands dignitaires, on voit les prêtres des différents cultes faire chacun de leur côté les cérémonies du culte auquel ils appartiennent.

(2) L'origine du *culte officiel* remonte à 2357 ans avant Jésus-Christ.

(3) Ce culte a pour fondateur Lao-tze, qui vivait au VIe siècle avant Jésus-Christ ; Lao-tze était contemporain de Confucius et de Pythagore.

A côté de ces trois cultes principaux se trouvent un petit nombre de chrétiens et de musulmans.

Le christianisme pénétra en Chine au VI[e] siècle. Déjà en 635 il était florissant dans une partie de l'empire; au XIII[e] siècle, il y avait à Péking un archevêque et quatre suffragants ; au XVII[e], le christianisme était encore ouvertement protégé par l'empereur tartare Khang-hi. Mais, en 1723, les querelles déplorables des jésuites et des dominicains, puis l'intervention hautaine de la cour de Rome, obligèrent le successeur de ce prince à proscrire l'exercice du culte chrétien. Pour apprécier ce fait, dont le prosélytisme a fait une arme contre le gouvernement chinois, nous citerons le témoignage, assurément peu suspect de bienveillance, d'un missionnaire français qui a habité la Chine pendant quatorze ans : « Profondément sceptique et laissant le peuple parfaitement » libre d'avoir les idées religieuses qu'il lui plaît, le gouvernement chinois poursuit seulement certaines sectes qui ne » sont autres que des sociétés secrètes, organisées pour le » renversement de la dynastie actuelle. Malheureusement » la religion chrétienne se trouve rangée dans cette catégorie, » et il nous semble très-difficile de ramener le gouvernement à des idées plus saines et plus justes. Voyant le » christianisme apporté en Chine et propagé par les Européens, il s'est persuadé que c'était un moyen de se faire » des partisans afin de pouvoir, en un temps donné, s'emparer de l'empire avec plus de facilité (1). »

En 1724, l'empereur Young-tching fit comparaître devant lui le père de Mailla et deux de ses collègues établis à Péking. Il leur dit en propres termes : « Les chrétiens que vous faites ne reconnaissent que vous ; dans un temps de trouble, ils

(1) Huc. — *L'Empire chinois*, t. I, pp. 166 et 167.

n'écouteraient d'autre voix que la vôtre (1). » C'était raisonner en homme d'État et non en prêtre. Aussi, malgré les instances des pères jésuites, l'empereur proscrivit l'exercice du culte chrétien, *comme attentatoire à l'autorité paternelle de l'empereur et dangereuse pour la sûreté de l'État.*

La main qui signa cet arrêt de proscription ne pouvait ignorer qu'en 1590 les jésuites avaient provoqué dans le Japon une révolte, à la suite de laquelle 20,000 chrétiens furent mis à mort, et qu'en 1638, les intrigues et les violences de ces mêmes religieux firent éclater un nouvel orage qui coûta la vie de 37,000 de leurs adhérents.

Nous demandons à ceux qui accusent les Chinois d'intolérance, si Young-tching, dans cette circonstance, fut moins libéral que Charles-Quint, Philippe II, Marie Tudor, Henri VIII, Charles IX, ou Louis XIV.

Au résumé, les Chinois vivent presque sans religion (2). Il leur reste encore quelques pratiques superstitieuses auxquelles ils se livrent plus par habitude que par conviction, mais dont on les voit se détacher journellement.

La Chine possède une liberté qui ne se trouve dans aucune constitution européenne, c'est la *liberté de la médecine*. Chacun peut exercer l'art de guérir, mais il est d'usage de ne pas payer les médecines qui ne produisent pas de bons effets, et le code pénal stipule formellement que les médecins ou chirurgiens, ayant, par leur faute, contribué à faire mourir un malade (chose à constater par les hommes de l'art), seront punis comme homicides (3).

A propos de ce code, qui a plus de deux mille ans d'exis-

(1) *Lettres édifiantes*, t. III, p. 364.

(2) « Ils ne prennent pas au sérieux les choses de l'âme et de l'éternité. » Huc, t. I, p. 173.

(3) Section 297 du Code.

tence, il ne sera pas inutile de faire observer qu'il a été qualifié, par les missionnaires eux-mêmes, *un des plus beaux monuments de l'esprit humain.* On y trouve, dit l'abbé Huc, tous les grands principes que les législations modernes sont si fières de posséder : les circonstances atténuantes (1), la non rétroactivité dans l'application des lois pénales, le droit de grâce accordé aux souverains, le droit d'appel, la sanction impériale pour l'exécution des arrêts de mort, le respect de la liberté individuelle garantie par la responsabilité des magistrats chargés de la répression des délits, la confusion des peines dans le cas de conviction de plusieurs délits entraînant des peines différentes : voilà autant de principes reconnus par la loi et qui protégent le peuple contre la tyrannie des mandarins.

Celui qui recommande à l'empereur un sujet indigne de ses bontés, est passible de la prison ou de la peine de mort, et les adresses envoyées au chef de l'État en faveur d'un de ses grands officiers sont considérées par la loi comme prouvant l'existence d'une machination traîtresse, subversive du gouvernement : sévérité excessive ayant pour but de couper court à l'intrigue et d'empêcher les nullités ambitieuses d'arriver aux premiers emplois.

Les juges d'un tribunal, convaincus, par la juridiction immédiatement supérieure, d'avoir rendu une décision inique, sont condamnés à la bastonnade.

Aucun mandarin ne peut prendre une femme légitime ni une concubine dans la province où il exerce un emploi ; et il est pareillement défendu à tous les officiers du gouvernement qui ont une juridiction territoriale, et à leurs commis ou

(1) Les dispositions qui régissent et précisent les circonstances atténuantes pourraient être introduites avec avantage dans les codes des peuples européens les plus civilisés.

greffiers, d'acquérir des terres dans l'étendue de leur juridiction et pendant toute la durée de leur autorité.

Il y a sans doute des taches dans ce code, par exemple : l'intervention trop fréquente du bambou, l'application de la torture à la recherche de certains crimes, la mort lente et douloureuse infligée aux rebelles, l'insuffisance des moyens de défenses accordés aux prévenus (1), la responsabilité des crimes étendue aux parents et aux amis du coupable, etc.; mais il ne faut pas oublier que certaines formes ou garanties légales très-utiles et très-précieuses pour des Européens seraient complétement inefficaces pour des asiatiques.

Les institutions de l'Orient ne peuvent pas être jugées avec nos idées chrétiennes souvent très-exclusives.

Le tempérament des Asiatiques, leurs habitudes traditionnelles, l'influence du climat et d'autres circonstances ont donné naissance à des abus que l'homme et le philosophe doivent déplorer, sans qu'il leur soit possible d'en espérer la réforme.

De ce nombre est la triste condition faite à la femme par les mœurs, les lois et les religions de l'extrême Orient. Vouée à la servitude publique et privée, la noble compagne de l'homme est considérée par les Chinois comme un être inférieur. Il n'y a pour elle ni école, ni maison d'éducation. Elle n'hérite pas de ses parents, ne reçoit pas de dot et n'est pas même consultée sur le choix de son époux. Une fois mariée, elle n'a pas le droit de prendre ses repas avec son mari ou ses enfants mâles. Quand elle cesse d'être jeune, quand elle est stérile ou n'a pas donné d'enfants du sexe masculin au chef de la famille, celui-ci prend une seconde épouse, mais tous les enfants provenant de cette dernière sont considérés par

(1) Il n'y a pas d'avocats en Chine.

la loi comme enfants de la première, réputée seule légitime.

Cependant MM. Meadows et Gutzlaff, qui ont longtemps résidé en Chine, prétendent que dans les classes aisées la femme est beaucoup mieux traitée, sous le rapport des soins paternels et de l'éducation. On trouve même dans ces classes des femmes renommées par leurs poésies. Au surplus, le grand respect que les Chinois de toutes les classes professent pour l'autorité maternelle sert de contre-poids à l'infériorité relative de la femme.

On a prétendu qu'un grand nombre de petites filles, en venant au monde, étaient mises en pièces par leurs parents ou données en pâture aux cochons; mais c'est une fable inventée sans doute pour attendrir ou exploiter les crédules Européens. L'abbé Huc, qui a parcouru la Chine pendant 14 ans dans tous les sens, affirme qu'il n'a jamais vu d'enfants coupés en pièces par suite de pratiques superstitieuses ou dévorés par des bêtes immondes; il a constaté, à la vérité, que le nombre des infanticides est plus considérable en Chine que partout ailleurs; mais son impartialité l'oblige à reconnaître que ce crime doit être attribué principalement au paupérisme, également plus répandu en Chine que dans les pays de l'Europe. M. Huc ne croit pas les Chinois féroces ni sourds à la voix de la nature. Il déclare même « qu'après avoir considéré ce qui se passe chez les » nations chrétiennes (en matière d'infanticide), il n'y a pas » tant à se récrier sur les vices des peuples païens (1). »

Loin de tolérer l'infanticide (2), les magistrats chinois

(1) Tome II, p. 393.

(2) Gutzlaff va même jusqu'à dire que le gouvernement *connives at their monstruous practice* (t. I, p. 491), allégation dementie par les faits et les documents officiels. On trouve, du reste, beaucoup d'erreurs semblables dans le livre de ce missionnaire.

punissent sévèrement les parents dénaturés qui abandonnent leurs enfants ; mais comme, pas plus en Chine qu'en Europe, la loi ne parvient à arrêter le mal, la sollicitude du gouvernement a créé dans toutes les villes importantes des *temples de nouvéau-nés*, où les enfants trouvés sont nourris et élevés aux frais de l'État.

Sous ce rapport, les Chinois sont plus humains que les Spartiates, qui précipitaient les enfants mal constitués dans un gouffre, les Germains, qui les abandonnaient au courant des eaux, et les Romains, qui faisaient égorger des esclaves pour engraisser les poissons de leurs viviers !

La loi chinoise donne aux parents des pouvoirs absolus sur leurs enfants : aussi n'est-il pas rare de voir des pères vendre leurs filles. Un fils peut se vendre pour secourir son père. L'esclavage existe donc de fait, mais plus limité et moins rigoureux que dans tous les autres pays de l'Orient. Les prisonniers de guerre sont esclaves, et la loi condamne au même sort la femme adultère. Contrairement à ce qui existe ailleurs, l'esclave peut être affranchi.

Les Chinois tiennent peu à la vie. Quand vient ce qu'ils appellent le moment de *saluer le siècle,* ils montrent la plus grande indifférence. Aussi le suicide est-il fréquent parmi eux. La loi même y pousse en rendant responsables des suicides ceux qui en sont la cause ou l'occasion. Il résulte, en effet, de cette disposition légale que lorsqu'on veut se venger d'un ennemi on n'a qu'à se tuer dans sa maison ou sur ses terres ; par ce moyen l'on est sûr de lui susciter une affaire horrible. Or, comme le Chinois est très-vindicatif, il a souvent recours à ce moyen extrême. « En Chine, dit un » missionnaire, c'est le faible qui fait trembler le fort et le » puissant, tenant toujours suspendue sur sa tête la me- » nace d'un suicide et le forçant souvent, par ce moyen, à le » secourir. »

La passion dominante des Chinois est le jeu. La loi cependant défend ce plaisir comme elle défend la vente, la culture et l'usage de l'opium ; mais sur ce point comme sur l'autre, elle est débordée par les mœurs publiques. Il n'est pas rare de voir des gens du peuple jouer leur dernier vêtement et mourir ensuite de froid ou de misère dans la rue. Quelques-uns même, lorsqu'ils ne possèdent plus rien, jouent une phalange de leur doigt, chose incroyable, mais attestée par plusieurs Européens, et dont est déjà fait mention dans une chronique chinoise du IXe siècle.

Le paupérisme de la Chine tient à plusieurs causes ; la principale est l'excès de population. Les mœurs publiques font du mariage des enfants la plus grande affaire des parents. Tout le monde se marie en Chine, même les soldats et les marins, et chacun cherche à avoir le plus d'enfants possible.

L'empire du milieu compte, d'après le recensement de 1813, 360,279,897 habitants, non compris 188,326 familles appartenant au service de l'empereur. Cette population est répartie sur une surface de 3,375,000 kilomètres carrés, égale celle de l'Europe, moins la Russie (1).

Quoique beaucoup plus vastes, la Mantchourie et les États tributaires ne comptent que 36 à 40 millions d'habitants (2).

---

(1) La surface totale de l'empire chinois est de 13,960,000 kilomètres carrés.

(2) D'après Malte-Brun :

La Mantchourie a	habitants	2,000,000
La Dzoungarie et la Petite Boukharie	—	2,000,000
Les tribus nomades, Mongols et autres	—	2,500,000
États tributaires :		
Le Thibet	—	6,000,000
Le Boutan	—	1,000,000
Le royaume de Corée	—	8,500,000
Le royaume de Lieou-Khieou	—	500,000

Plusieurs villes de l'empire du milieu ont une population de 2 à 3 millions d'âmes (1).

Certaines provinces sont si peuplées qu'on y trouve les lacs couverts d'îles flottantes en bambous et terre végétale, habitées et cultivées par de petits fermiers.

Afin de diminuer la valeur du sol et de le rendre accessible aux classes inférieures, les économistes chinois ont imaginé de porter l'intérêt légal de l'argent à 30 p. c., taux énorme, mais qui s'explique par la rareté des capitaux (2). Depuis lors la propriété, très-divisée, a rendu le sol plus productif. L'agriculture, dit M. Charles Gay (3), est plus avancée en Chine que dans aucun autre pays. Néanmoins un dixième de la population est obligé de se nourrir de poissons, et pour peu que des inondations ou d'autres circonstances diminuent la récolte, on voit des milliers de cultivateurs mourir de faim sur le bord des routes ou se répandre en bandes tumultueuses dans les villes et les villages pour les rançonner (4).

Pressés par le besoin et par le désir de faire fortune, les Chinois ont pris depuis longtemps le parti d'émigrer dans les colonies des puissances européennes. Malgré les lois qui défendent l'émigration, on compte aujourd'hui dans le

(1) Han-Keou, Han-Yank et Ou-Tchang-fou, trois villes qui se touchent pour ainsi dire, ont ensemble 8 millions d'habitants.

(2) Tchao-Yng, célèbre économiste chinois, justifie cette réforme en disant que « plus il faut de biens fonds pour équivaloir à l'argent, plus il est aisé aux pauvres citoyens de conserver ceux qu'ils ont et d'en acquérir même une certaine quantité, puisque cela ne suppose pas la richesse. » Il ne veut pas que les cultivateurs « soient les malheureux esclaves des rentiers, citoyens pernicieux qui engraissent leur oisive inutilité du fruit des travaux de ces infortunés. »

(3) *L'Europe devant la Chine*. Paris, 1859.

(4) A Péking, les mendiants ont un chef responsable de leurs méfaits, qui s'appelle *le roi des mendiants*. C'est une véritable puissance avec laquelle on est obligé de compter.

royaume de Siam plus de 2 millions de Chinois; dans les îles de la Sonde plus de 40,000; autant en Californie, et un plus grand nombre en Australie, aux Philippines, aux îles Sandwich. Leur activité de fourmis, leur âpreté au gain et leur esprit d'économie les rendent très-propres aux rudes travaux de la colonisation. Aussi réussissent-ils mieux que les autres colons, et même mieux que les nègres.

Les Chinois possèdent à un haut degré l'esprit de famille, le respect de l'autorité paternelle(1), l'amour de leurs institutions et le culte de l'antiquité.

Aussi, depuis l'époque où les Tartares-Mantchoux s'emparèrent pour la seconde fois de la Chine (1644) (2), la nation conquise n'a cessé de conspirer pour amener le retour de l'ancienne dynastie des Mings. De là ces innombrables sociétés secrètes qui étendent leurs ramifications sur tout l'empire; de là aussi cette particularité singulière que la race conquérante n'est parvenue qu'à occuper la moitié des emplois publics et à subir, même en certaines choses, la domination de la race conquise. « Les Chinois, dit un célèbre orientaliste, M. Abel Rémusat, sont restés en nombre égal maîtres de toutes les places de l'administration civile. Leurs vainqueurs n'ont gardé pour eux que les places de l'armée et le commandement des garnisons. A prendre bien les choses, les Tartares sont moins un peuple conquérant qu'une tribu auxiliaire qui a obtenu, pour cent victoires, le privilége de venir monter la garde dans tout l'empire. »

(1) Pendant le deuil, qui est de trois ans pour la généralité des citoyens et de vingt-sept mois pour les fonctionnaires, le Chinois ne peut exercer aucun office public. Il doit vivre dans la retraite. En aucun pays le culte des ancêtres n'est plus religieusement observé. Comme il n'existe pas de cimetières communs, chaque famille a un lieu de sépulture, choisi dans la partie la moins fertile de la contrée, ordinairement dans les montagnes. Il n'est pas rare de voir des familles se ruiner pour honorer les morts avec un certaine ostentation.

(2) La première conquête remonte à l'an 1260.

Les institutions chinoises sont basées sur le principe de l'autorité paternelle et de la piété filiale. Il faut que ces institutions soient bien appropriées aux besoins et au caractère du peuple pour qu'elles aient résisté à tous les mouvements politiques qui ont troublé l'empire (1).

Malheureusement ces institutions si belles ont été faussées ou altérées dans la pratique depuis la grande révolution qui livra la Chine aux Tartares.

Les empereurs mantchoux, pour rendre les mandarins plus indépendants de leurs administrés et plus dépendants du pouvoir, ont décrété qu'aucun d'eux ne pourrait fonctionner dans sa province, ni exercer son emploi dans la même résidence pendant plus de trois ans (2). Depuis cette réforme, les mandarins vivent dans leurs provinces comme des étrangers, sans s'inquiéter des besoins de leurs administrés, avec lesquels ils ont à peine le temps de faire connaissance; et à l'expiration de leur mandat, un déplacement prévu les soustrait à l'impopularité qui, en Chine comme ailleurs, sert de frein au despotisme et à l'arbitraire.

« Les mandarins, dit M. Huc, sont devenus égoïstes et indifférents au bien public. Le principe fondamental de la monarchie chinoise a été détruit; car le magistrat n'est plus un père de famille vivant au milieu de ses enfants, qui arrive sans qu'on sache d'où il sort et s'en allant ensuite on ne sait où. Aussi, depuis l'avénement de la dynastie mantchoue, tout languit et tout meurt dans l'empire; on ne voit plus comme autrefois ces grandes entreprises, ces travaux gigantesques, indices d'une vie forte et puissante chez la na-

---

(1) Le premier règne historique date de l'an 2137 avant J.-C. De l'an 420 à l'année 1644, il y a eu en Chine quinze changements de dynastie. En France, pendant la même période, il n'y en a eu que trois.

(2) D'après Gutzlaff, le principal but de cette mesure est d'empêcher qu'il ne se forme des partis politiques sous l'influence des hauts fonctionnaires.

tion qui les exécute....... On laisse même tomber en ruine les ouvrages des dynasties antérieures. »

C'est ainsi que les moyens employés par les Tartares, pour assurer leur domination sur un pays où ils étaient en infime minorité, n'ont eu pour résultat que de rendre leur administration de plus en plus impopulaire.

Les examens autrefois rigides des lettrés sont devenus une simple formalité pour les riches. Cet abus a permis aux Mantchoux d'introduire une foule de leurs créatures dans les fonctions publiques, et, par là, ils ont porté atteinte à ce principe fondamental, que *la nation doit être gouvernée par les plus dignes et les plus capables*. Ils ont fait plus; pour remédier à leurs embarras financiers, provenant des guerres de l'opium, ils ont, dans ces derniers temps, conféré à prix d'argent un assez grand nombre d'emplois du gouvernement.

Exploitant ce mauvais exemple, certains magistrats ont pris l'habitude de vendre la justice au plus offrant. Les victimes peuvent, il est vrai, recourir à l'empereur, mais l'usage de ce droit est soumis à des entraves qui le rendent souvent illusoire.

La corruption de la magistrature et la rapacité des mandarins de toutes les catégories, ont fait entrer la Chine dans une voie de décadence (1). Les mœurs, les arts, l'industrie, vont en déclinant. Le peuple paraît avoir la conscience de cette situation : un missionnaire constate en effet que, « déjà » en 1846, l'idée que la dynastie mantchoue a fini son temps » était répandue dans tout l'empire. »

Cette croyance a été exploitée avec un succès merveilleux par un fils de paysan nommé Hung-tze-tzuen, né

(1) En 1836, le vice-président de la cour suprême de Péking conseilla à l'empereur, dans un rapport rendu public, de lever l'interdiction de l'opium, *l'infidélité de ses agents* empêchant de la faire respecter.

en 1813, dans le voisinage de Canton. A l'âge de vingt ans, il lui était tombé entre les mains une mauvaise traduction de la Bible, et peu de temps après il avait eu une vision, à la suite de laquelle il affirma que son âme s'était entretenue au ciel avec le vrai Dieu. En 1839, il échoua à l'examen du baccalauréat, échec dont il se montra extrêmement chagrin et courroucé. S'étant remis à l'étude de la Bible, il vint, en 1846, à Canton, où il reçut des instructions de M. Roberts, missionnaire américain. Bientôt après il forma, dans la province de Kouang-si, un noyau d'illuminés qui s'intitulèrent *adorateurs du vrai Dieu*, et auxquels on a donné depuis le nom de *taï-pings* (paix universelle). Ce noyau se développa rapidement par l'adjonction de plusieurs sociétés secrètes, dont le but est de renverser la dynastie mantchoue.

Une circonstance favorable au développement de l'insurrection fut l'avénement de Hien-foung (1850). Ce jeune empereur de vingt ans, au caractère sombre, dissimulé, cruel, commença son règne par destituer Ki-ying, négociateur du traité de Nanking, et les hommes les plus éclairés de l'empire, ceux-là notamment qui semblaient disposés à accueillir les avances des Européens. Il déclara ensuite nul et non avenu tout ce qu'avait publié son père en faveur des chrétiens indigènes. Les persécutions recommencèrent dans les divers ports ouverts aux Européens. A Canton, les étrangers furent particulièrement molestés par le mandarin Yeh, digne représentant d'un pouvoir réactionnaire soutenu par des agents corrompus.

Le mécontentement que ces mesures, empruntées aux plus mauvais temps de la dynastie mantchoue, provoquèrent servit à merveille les desseins audacieux de Hung-tze-tzuen.

Dès la fin de 1850, les *taï-pings* se trouvèrent aux prises avec les troupes impériales, qui ne purent leur résister

nulle part. En 1853, ils s'emparèrent de Nanking, l'ancienne capitale de l'empire, après un siége de onze jours. Depuis lors, une de leurs armées essaya, mais en vain, de pénétrer jusqu'à Péking : arrêtée par les Tartares et les Mongols, à trente lieues de cette capitale, elle dut rebrousser chemin en mai 1855. A partir de ce moment les *taï-pings* n'ont eu d'autre succès que de tenir tête, dans Nanking, aux troupes impériales qui, probablement, ne s'empareront jamais de cette Troie moderne, assiégée depuis 1853 (1).

Hung-tze-tzuen se dit frère de Jésus, ou *second fils de*

---

(1) Le 18 mai 1853, des rebelles, agissant en dehors des chefs de Nanking, prirent Amoy, d'où ils furent chassés en novembre. Le 7 septembre de la même année, un de leurs corps s'empara de Shang-haï, qu'ils gardèrent jusqu'au 7 février 1855. En 1854, la révolte obtint quelques succès aux environs de Canton; mais bientôt après, le mandarin Yeh, reprenant le dessus, fit périr par la main du bourreau plus de 90,000 rebelles.

Nous avons, par les derniers courriers de Shang-haï (septembre 1859), quelques détails nouveaux sur les événements intérieurs de la Chine. Les insurgés de Nanking, profitant des embarras actuels du gouvernement, qui a levé le siége de Nanking et rappelé dans la capitale une partie du corps d'armée destiné à opérer dans Kiang-Sou, ont attaqué la ville de Hoang-Tchou et s'en sont emparés.

Ce succès a une véritable portée, parce que Hoang-Tchou était, pour les troupes impériales, une place de dépôt et d'approvisionnement, et que les ressources qu'elle renfermait sont tombées au pouvoir des insurgés. Mais ce revers n'est pas le seul que les impériaux aient éprouvé.

On sait que la grande insurrection de l'Est avait attiré à elle tous les mécontents, et qu'elle menaçait de créer un État dans l'État. La division vient de se mettre parmi les insurgés, qui se sont séparés en deux armées distinctes : l'une, sous la direction du chef des taï-pings, a conservé la ville de Nanking pour chef-lieu de ses opérations; l'autre, commandée par Soo-Wang, homme d'une grande audace et d'une ambition sans bornes, a quitté le Kouan-Sou, où elle se trouvait, et a fait irruption dans le Hou-Nan, province très-riche de l'empire.

Ces derniers ont surpris et enlevé, par un audacieux coup de main, la ville de Pao-Khing-foo, dont la population dépasse cent mille habitants, et qui est le centre d'organisation de la société du *Nénuphar blanc*, vaste conspiration qui compte plusieurs millions d'adhérents, et dont le but est de détruire le pouvoir de l'empereur. La prise de la ville de Pao-Khing-foo est, dans les circonstances actuelles, un fait d'une véritable signification. Il va donner de la consistance à une société qui compte déjà plusieurs siècles d'existence.

Dieu; il a sous lui cinq chefs appelés *princes du ciel*, qui portent nominativement les titres de prince de l'Est, prince de l'Ouest, prince du Nord, prince du Sud et prince assistant.

Le culte des *taï-pings* est un mélange de christianisme et de confucianisme. Leurs devoirs religieux, qu'ils appellent *préceptes du ciel*, ne sont autres que les dix commandements de l'église.

Les soldats se mettent à genoux et prient avant de charger l'ennemi (1).

M. Meadows prétend que la secte des *taï-pings* est très-morale. Cependant elle admet la polygamie, par tradition d'abord, et ensuite parce que la Bible, dont elle a fait sa loi (2), présente de nombreux exemples de polygamie, sans que nulle part elle condamne ce vice.

Après le renversement de la dynastie tartare, la principale affaire des taï-pings est la destruction des temples et des idoles consacrés aux anciens cultes. Une des proclamations de Hung contient ce passage caractéristique : « Quant aux » prêtres stupides de Bouddha et aux jongleurs de Lao-tse, » ils doivent tous être réprimés; leurs temples et leurs mo» nastères doivent être démolis, ainsi que ceux des autres » sectes corrompues. »

Tel est le but que poursuit, avec une rare énergie, cette secte nouvelle, dnot les progrès lents, mais continus, menacent de renverser la dynastie régnante.

Si cet événement arrivait, les Européens n'auraient pas à s'en plaindre, car « l'esprit exclusif et jaloux appartient plus particulièrement aux Tartares-Mantchoux ; l'empire chinois

---

(1) *Meadows*, p. 461.

(2) M. Meadows prétend que les taï-pings ont remplacé par la Bible les livres sacrés en usage pour les examens publics.



n'a été hermétiquement fermé aux étrangers que depuis leur domination (1). »

Le prétendant actuel, moins prévenu contre les Européens, quoique les appelant toujours des *barbares*, a fait entrevoir la possibilité de rapports réguliers avec eux. « Que les barbares, dit-il, se tiennent à l'écart jusqu'à ce que l'empire nous étant soumis, nous publions une proclamation relativement au commerce (2). »

Ceux qui représentent l'empire chinois comme étant en pleine dissolution, ne connaissent ce pays que par les rapports des négociants ou des marins, qui jugent la masse du peuple d'après les faits observés, ou les renseignements pris par eux dans les ports ouverts au commerce étranger (3).

Les savants et les missionnaires, qui ont pénétré dans l'intérieur du pays et vécu plusieurs années avec les Chinois, sont d'un avis différent. Ils ne constatent ni cette anarchie, ni ce despotisme révoltant dont parlent certains rapports, exagérés peut-être à dessein pour justifier des projets d'ambition politique ou commerciale.

« On se trompe beaucoup, dit un lazariste français, en pensant que les Chinois vivent toujours parqués dans une enceinte de lois impitoyables et sous la verge d'un pouvoir tyrannique qui réglemente toutes leurs actions et dirige leurs mouvements. Cette monarchie absolue, mais tempérée sous l'influence et la prépondérance des lettrés, donne au peuple une indépendance bien plus large qu'on ne saurait se l'imaginer. »

---

(1) *L'Empire chinois*, par M. Huc.

(2) Proclamation de Hung-tze-tzuen, citée par MM. Callery et Yvan, dans le livre intitulé : *l'Insurrection en Chine*. Paris, 1853.

(3) Parmi les voyageurs qui ont exagéré l'état maladif de la Chine, nous croyons pouvoir citer M. Jurien de la Gravière, auteur d'un très-remarquable ouvrage sur la Chine et les colonies de l'extrême Orient.

A l'appui de cette opinion, il cite des libertés qu'on ne trouve point dans certaines constitutions très-libérales de l'Europe et des faits qui prouvent jusqu'à quel point le peuple chinois sait se rendre justice à lui-même. En 1846, la ville de Ping-Fang refusa d'admettre dans ses murs un nouveau préfet qui avait laissé une mauvaise réputation dans le district qu'il venait de quitter; la population le fit reconduire au chef-lieu de la province par une députation, qui sollicita et obtint du gouverneur un nouveau préfet plus sympathique aux habitants. « Des faits analogues, dit l'abbé Huc, se produisent assez fréquemment dans l'empire chinois. Il arrive même, souvent que des manifestations populaires, persévérantes et énergiques font justice de la mauvaise administration des mandarins et forcent le gouvernement à respecter l'opinion publique. »

Ce témoignage est confirmé par MM. Meadows, Pauthier, le marquis d'Hervey et d'autres orientalistes. « Le peuple, dit M. Meadows, n'a pas le droit de se faire des lois, de voter l'impôt, de nommer ses chefs, mais il a le *droit de rebellion* contre ceux qui abusent de leur autorité, et c'est un droit dont il fait un fréquent usage. » Pour ne citer qu'un seul exemple, en 1832, au témoignage de Gutzlaff, il éclata deux révoltes contre l'oppression des mandarins, l'une dans le Kouang-Si, l'autre dans l'île de Formose (1).

L'empereur lui-même paye chèrement la haute opinion que la nation doit avoir de sa puissance. Comme *fils du ciel*, c'est à lui qu'elle s'en prend de la rareté des pluies, de l'insuffisance des récoltes, de l'invasion du choléra, ou du débordement des fleuves; de là ces pièces singulières où l'on voit l'empereur s'accuser publiquement à propos d'une sé-

(1) Voir Gutzlaff, t. II, p. 447.

cheresse ou de tout autre fléau qui afflige son peuple, lequel se révolte et considère, dans ce cas, le *droit à l'insurrection* comme un droit légal (1).

La décomposition de l'empire chinois, annoncée comme imminente depuis un siècle, n'est donc pas aussi avancée qu'on se l'imagine. M. Davis, ancien président de la Compagnie des Indes en Chine, écrivait, il y a quelques années : « Je ne suis pas un admirateur enthousiaste du système chinois. Dans la pratique, il se glisse nécessairement un grand nombre d'abus ; mais au total, si l'on considère les résultats définitifs, la machine fonctionne bien. »

« Le peuple chinois ne dort pas, dit un autre juge, également digne de confiance (2) ; sa vie se porte ailleurs, voilà tout. Entre Péking et Canton, il y a autant de mouvement qu'entre Londres et Paris. »

« La Chine est un monde ; de ce qu'il est loin de nous, de ce que nous le connaissons mal, de ce que nous nous le sommes fermé par nos violences, autant qu'il s'est fermé lui-même par système ou par nécessité, ne le jugeons pas avec nos préjugés, notre ignorance et nos passions ; voyons-le tel qu'il est, exclusif peut-être, mais dans toute la plénitude de la vie ; obéissant à d'autres besoins, dirigé par d'autres principes, mais bien loin de la décadence ; une grande civilisation qui, après avoir éclairé l'Asie pendant 3000 ans, n'a rien perdu de sa séve et de son activité. »

Telle est aussi l'opinion du savant M. Pauthier. « Conquis plusieurs fois par la force, dit-il, l'empire chinois a toujours conquis lui-même ses vainqueurs. Il a eu, il est vrai, et il a en ce moment-ci peut-être, et il est encore destiné a avoir sans doute, des périodes d'affaiblissement matériel et

(1) Xavier Raymond.
(2) Marquis d'Hervey-Saint-Denis.

moral, des affaiblissements plus ou moins prolongés, mais il y a toujours en lui un principe de vie qui n'est pas près de s'éteindre. »

On ne peut reprocher aux institutions chinoises que d'entraver le progrès des sciences et le mouvement des esprits. Ainsi, pour ne citer qu'un fait, le programme d'examen qui donne la capacité administrative et judiciaire se compose d'un fatras de connaissances pédantesques, sans utilité pratique et auxquelles on ne tient que par un attachement exagéré aux anciennes institutions (1). Il est possible qu'on modifie un jour ces institutions dans le sens des idées européennes; mais cette révolution ne pourra s'opérer que par la violence, parce qu'elle est contraire au génie et au caractère traditionnel des peuples de l'Orient. Le succès dès lors ne sera ni considérable, ni de longue durée. On peut même affirmer, d'après les paroles échappées à certains missionnaires, que la conversion des Chinois au christianisme doit être mise au rang des impossibilités.

Les Chinois convertis n'ont en effet aucune ténacité dans leur foi, et on ne peut pas même dire d'eux :

> Convertissez le sauvage idolâtre,
> Près de mourir, il retourne à ses dieux.

Le Chinois n'a pas de dieux. « Il ne reçoit, dit Gutzlaff, aucune instruction religieuse ; on lui apprend seulement a adorer les mânes des sages qui ont introduit la littérature sacrée dans l'empire. Il se moque de tout ce qui tient au

---

(1) M. Meadows, p. 21, prétend que le système d'examen a été amendé et perfectionné jusque dans ces derniers temps ; mais, aucun autre voyageur n'a confirmé cette allégation.

Le même auteur affirme, p. 578, que les Chinois, grâce au système d'examen, *ont toujours été en progressant* : autre fait qui mérite confirmation.



culte (*turns every thing religious into ridicule*), n'a pas de scrupule de conscience et ne craint que la loi.

Le missionnaire Huc est du même avis : il nous dépeint le Chinois comme un sceptique « indifférent a toutes les choses de l'âme et de la vie future (1). Ceux qui comptent sur l'influence du christianisme pour régénérer la société chinoise ignorent ce fait et se bercent d'une douce illusion ; « à moins que le Saint-Esprit ne les touche de sa grâce, dit Gutzlaff, on ne fera jamais des Chinois des chrétiens fervents (2). »

Une autre erreur qu'il importe de détruire est la prétendue aversion des Chinois pour les peuples de l'Occident. M. Itier, dans son *Journal d'un voyage en Chine* (3 vol. in-8°, Paris, 1852), prouve que cette aversion est une invention de l'administration. M. Jurien de la Gravière partage également cette opinion, et cite même plusieurs mandarins qui ont été destitués pour avoir trop bien accueilli les étrangers.

M. Meadows constate que les rebelles de Nanking ont reçu, avec des sentiments fraternels, tous les Européens qui, en 1853, 1854 et 1855, se sont mis en relation avec eux (3) : circonstance d'autant plus remarquable que, étant bloqués depuis 1853 par l'armée impériale, les taï-pings auraient

(1) M. Meadows seul, parmi tous ceux qui ont visité la Chine, est d'avis que la croyance d'une vie future est générale dans ce pays et qu'elle exerce une influence marquée sur la conduite des habitants; mais, dans maintes circonstances, cet auteur se laisse entraîner trop loin par ses préférences religieuses et par son admiration pour le peuple chinois.

(2) Tome II, p. 253.

(3) En avril 1853, Nanking fut visité par le vapeur anglais *Hermes*, à bord duquel se trouvait M. Meadows ; un mois après, arriva dans cette ville le docteur américain Taylor, missionnaire évangélique : en décembre, les taï-pings furent visités par l'envoyé de France, embarqué sur le *Cassini ;* en mai 1854, par l'envoyé américain à bord du *Susquehannah*, et en juin de la même année, par les équipages anglais du *Rattler* et du *Styx*.

très-bien pu, conformément à ce que font en pareil cas les Européens, expulser les étrangers ou les retenir comme suspects.

Il est prouvé aussi que, lors de la prise de Shang-haï par les rebelles, pas un seul étranger ne fut menacé, et qu'à Amoy le commandant des insurgés donna même aux Européens une garde pour les protéger (1).

Nous citerons encore le témoignage d'un voyageur, qui n'est pas suspect de partialité en faveur des Chinois, de M. Xavier Raymond, attaché à la mission de M. de Lagrenée : « Canton, dit-il, a été pendant des siècles un théâtre de luttes, organisées par le gouvernement lui-même contre ceux qu'il appelle les barbares; mais, hors de Canton, où a-t-on trouvé une population qui semblait puiser en elle-même des sentiments hostiles contre les étrangers? Pour ma part, je n'en ai trouvé de traces ni aux îles Chou-san, ni à Ning-po, ni à Shang-haï, et à mon expérience personnelle, je puis ajouter le témoignage bien plus concluant des Anglais et des Américains, très-nombreux aujourd'hui, qui ont fait de longues courses dans l'intérieur de la Chine, et bien au delà du rayon fixé par les anciens traités....

» Dans le nombre de ceux qui se sont ainsi aventurés, on peut citer des gens comme M. Robert-Fortune, qui ont parcouru des centaines et des centaines de lieues dans l'intérieur du pays, sans avoir jamais eu à regretter la confiance que leur avait inspirée la bonhommie native et réelle des Chinois. Et nos missionnaires, qui séjournent au milieu des populations et dans toutes les provinces de l'empire, où ils viennent prêcher le renversement des lois et des mœurs

---

(1) *Annuaire de la Revue des Deux-Mondes*, 1857—1858.

traditionnelles du pays, ont-ils trouvé d'autres ennemis ou d'autres persécuteurs que les mandarins et les agents du pouvoir impérial ? Et les contrebandiers, qui ont fondé des stations sur vingt points de la côte, ne s'entendent-ils pas partout assez facilement avec la population, bien que le personnel de leurs équipages ne puisse certainement être cité comme des modèles de toutes les vertus. »

Ces dispositions sont d'autant plus honorables pour les Chinois, qu'ils n'ont vraiment pas sujet d'aimer beaucoup les Européens. Les premiers qui débarquèrent sur leurs côtes furent des pirates portugais de la plus cruelle espèce ; puis vinrent les Anglais de la Compagnie des Indes, qui leur envoyèrent des boulets et des bombes, pour favoriser le commerce de l'opium interdit par les lois de l'empire. De là ces noms de *barbares aux cheveux blonds,* de *pirates étrangers* et de *diables occidentaux* donnés aux Européens et qui sont encore employés aujourd'hui même par les taï-pings. Pendant longtemps les Anglais n'ont fait des affaires avec la Chine que par fraude. La considération des *habitants de l'île des poils roux* et celle des Européens en général a naturellement souffert de ce fait. « Tant que le commerce européen conservera ce fâcheux caractère, dit la *Revue des Deux-Mondes,* nous pourrons exercer le droit du plus fort, mais l'autorité morale, celle que la religion et la supériorité intellectuelle devraient donner à la société chrétienne, nous ne devons pas y prétendre (1). »

Les Européens ont d'eux une si haute opinion, qu'ils veulent être admirés et même adorés par ceux qu'ils exploitent et molestent le plus dûrement : prétention ridicule, dont M. Abel Rémusat s'est moqué dans une page si spirituelle

---

(1) *Revue des Deux-Mondes,* 1858, article signé V., de mars (attribué au duc d'Aumale).

que nous ne résistons pas au désir de la communiquer à nos lecteurs :

« ... Par un renversement d'idées plus étrange peut-être » que l'abus de la force, nos écrivains prennent parti pour » des aventuriers trompés dans leur espoir ; ils blâment ces » prudents Asiatiques des précautions que la conduite de » nos compatriotes rend si naturelles, et s'indignent de leur » caractère inhospitalier. Il semble qu'on leur fasse tort » en se garantissant d'un si dangereux voisinage ; qu'en » se refusant aux avances désintéressées de nos mar- » chands, on méconnaisse quelque bienfait inestimable et » qu'on repousse les avantages de la civilisation. La civili- » sation, en ce qui concerne les Asiatiques, consiste à cul- » tiver la terre avec ardeur, pour que les Occidentaux ne » manquent ni de coton, ni de sucre, ni d'épiceries ; à payer » régulièrement les impôts, pour que les dividendes ne » souffrent jamais de retard ; à changer, sans murmures, » de lois, d'habitudes et de coutumes, en dépit des tradi- » tions et des climats. Les Nogaïs ont fait de grands pro- » grès depuis quelques années, car ils ont enfin renoncé » à la vie nomade de leurs pères, et les collecteurs du fisc » savent où les trouver quand l'époque du tribut est arri- » vée. Les anciens sujets de la reine Obeïra se sont bien » civilisés depuis le temps du capitaine Cook, car ils ont » embrassé le méthodisme, ils assistent tous les jours au » prêche, en habit de drap noir, et c'est un débouché de » plus pour les manufactures de Sommerset et de Glocester. » Nos voyageurs ont vu aussi avec plaisir, en ces derniers » temps, un prince des îles Sandwich tenir sa cour vêtu » d'un habit rouge et d'une veste ; et ils regrettaient seu- » lement que l'extrême chaleur l'eût empêché de compléter » le costume ; mais peu importe que ces imitations soient » imparfaites, maladroites, inconséquentes et grotesques,

» il faut les encourager pour les suites qu'elles peuvent » avoir. Le temps viendra peut-être où les Hindous s'accom» moderont de nos percales au lieu de tisser eux-mêmes » leurs mousselines, où les Chinois recevront nos soieries, » où les Esquimaux porteront des chemises de calicot, et où » les habitants du tropique s'affubleront de nos chapeaux » de feutre et de nos vêtements de laine. Que l'industrie » de tous ces peuples cède le pas à celle des Occidentaux; » qu'ils renoncent, en notre faveur, à leurs idées, à leur litté» rature, à leurs langues, à tout ce qui compose leur indi» vidualité nationale; qu'ils apprennent à penser, à sentir » et à parler comme nous; qu'ils payent ces utiles leçons » par l'abandon de leur territoire et de leur indépendance; » qu'ils se montrent complaisants pour les désirs de nos » académiciens, dévoués aux intérêts de nos négociants, » doux, traitables et soumis; à ce prix on leur accordera » qu'ils ont fait quelques pas vers la sociabilité, et on leur » permettra de prendre rang, mais à une grande distance, » après le peuple privilégié, la race par excellence, à la» quelle il a été donné de posséder, de dominer, de con» naître et d'instruire (1). »

---

(1) *Mélanges asiatiques*, p. 244.

CHAPITRE VI.

Force et organisation de l'armée chinoise.

I

Après avoir rectifié quelques erreurs populaires sur l'état moral et politique de la Chine, nous devons également rectifier les idées des Européens sur la force et la composition de l'armée chinoise.

On prétend que cette armée est « la plus mauvaise du monde. » Elle était, en effet, pitoyable, ridicule même, à l'époque des premiers démêlés des Européens avec la Chine.

En 1841, le capitaine Elliot, avec une petite escadre de 1 vaisseau, 2 frégates et 10 corvettes ou bricks, s'empara des forts de Bocca-Tigris, à l'embouchure de la rivière de Canton, sans perdre un seul homme et en tuant aux Chinois 600 des leurs.

Le succès de l'attaque de Tchin-kiang-fou, dans le fleuve

bleu (Yang - tse - Kiang), en juillet 1842, ne fut pas moins décisif quoique plus disputé (1). Des arcs, des flèches, des fusils à mèche qui crevaient entre leurs mains ou qui mettaient le feu à leurs cartouchières et à leurs vêtements; des canons qu'on ne pouvait ni pointer ni remuer, moins dangereux pour l'ennemi que pour les servants, si grossièrement fabriqués que le canonnier, après avoir mis feu à sa pièce, était obligé de se jeter par terre pour éviter la mort en cas d'explosion : tels étaient, d'après le témoignage d'un officier anglais présent sur les lieux (2), les seuls moyens de défense des milices chinoises. Mais Ki-ying, devenu ministre de l'empereur après le traité de Nanking, comprit que pour résister désormais aux Européens, il fallait autre chose que des soldats armés à la façon des héros d'Homère. Il se mit donc à la tête de la réforme et obtint, en peu de temps, des résultats remarquables, consignés dans l'extrait suivant d'un rapport à l'empereur.

« Une année à peine s'est écoulée depuis que Votre Majesté a ordonné la fabrication des armes de guerre susdites (fusils à percussion, capsules, etc.), et tous ceux qui y sont employés, artificiers, officiers et soldats, ont déjà acquis une expérience merveilleuse non-seulement dans l'art de les fabriquer, mais aussi dans celui de s'en servir. »

Quand, au mois de mai 1858, la flotte anglo-française s'engagea dans le Pei-ho pour essayer de négocier avec la cour de Péking, les amiraux Seymour et Rigault de Genouilli trouvèrent, à l'embouchure de ce fleuve, les forts de Takou

(1) Sir Henri Pottinger fit cette expédition avec 80 navires, portant 15,000 hommes. C'est le plus grand effort qui ait été tenté jusqu'ici contre l'empire chinois. On sait qu'il aboutit au traité de Nanking, du 29 août 1842.

(2) *Seconde campagne de Chine*, par K. S. Mackensie, lieutenant au 90e régiment.

et plusieurs batteries qui ne ressemblaient nullement aux ouvrages informes de Canton.

Après une vive canonnade, les troupes débarquèrent et prirent les forts par les fronts de gorge laissés ouverts. Ce succès coûta aux alliés 115 hommes. On trouva dans les batteries d'excellents canons en bronze, dont plusieurs de très-fort calibre; la construction des ouvrages se rapprochait beaucoup de celle des fortifications européennes.

Le progrès était manifeste; il se révéla d'une manière plus frappante encore lors de la seconde attaque des forts de Takou, tentée le 20 juin 1859.

Cette fois la défense du fleuve avait été organisée aussi complétement qu'aurait pu le faire des ingénieurs européens.

M. de Chassiron, l'un des secrétaires de l'ambassade française envoyée à Péking, affirme, dans sa relation, que les forts, parfaitement armés, étaient défendus cette fois par un corps de Mongols, race guerrière habitant au delà de la grande muraille. Jusque-là les Européens n'avaient eu affaire qu'aux milices chinoises, recrutées du jour au lendemain et bien inférieures aux soldats tartares engagés pour un terme de vingt ans.

Les forts, attaqués et détruits l'année précédente, avaient été rebâtis et présentaient des apparences redoutables essentiellement européennes. Ils étaient défendus par 66 pièces de 42, 68 et 80, habilement masquées derrière des portières d'embrasure en nattes de jonc. D'après M. Ward, ministre des États-Unis en Chine, on a appris depuis qu'il y avait 20 à 25,000 hommes dans ces ouvrages (1).

Les Chinois, avec beaucoup de calme et d'habileté, laissèrent l'amiral Hope approcher à petite portée des forts, entre les

---

(1) Lettre citée par le *New-York Times*.

estacades et les lignes de chevaux de frises en fer qui barraient le fleuve. « Alors seulement, dit M. de Chassiron, ils ouvri- » rent sur les canonnières un feu si *meurtrier* et si *bien dirigé*, » que sur la canonnière la plus avancée, entre autres, un pro- » jectile énorme renversa, tués ou blessés, 17 hommes. »

On connaît le résultat de cette attaque malheureuse. Sur 1,500 hommes engagés, les Anglais eurent 464 tués ou blessés, et sur 62 hommes, les Francais eurent 6 tués et 10 blessés. Trois canonnières anglaises avaient été coulées pendant le combat.

Ces faits, rapprochés des précédents, prouvent combien ont été rapides les progrès de l'armée chinoise depuis la première guerre de l'opium.

Il sera donc prudent de compter avec cette armée et de se préparer, dans les expéditions futures, à combattre autre chose que des canons tuant leurs servants, des fusils à mèche, des arcs, des remparts de carton et des figures de monstres (1).

Il sera prudent aussi de ne pas dédaigner le courage individuel des Chinois, parce que, dans certaines circonstances on a vu leurs masses confuses se dissiper devant une poignée d'Européens.

Le Chinois ne ressemble pas à ces races efféminées de l'Inde, divisées en castes ennemies et en sectes rivales, dont les Anglais ont eu si facilement raison et qui cependant, malgré leur infériorité morale et physique, ont fini par se rendre redoutables. Les expéditions dirigées contre eux depuis vingt

---

(1) Les soldats chinois portent une figure de tigre sur leurs armes défensives, mode dont les Européens se sont moqués, pensant que ces figures étaient destinées à effrayer l'ennemi. Les Chinois ne sont pas aussi naïfs, et leurs figures de tigres ne devraient pas nous sembler plus ridicules que les lions, les coqs et les aigles que portent sur leurs vêtements les soldats européens, sans compter les têtes de loup et les peaux d'ours dont ils décorent leurs schabraques ou sous lesquelles ils enfouissent leur tête orgueilleuse.

ans attestent une grande énergie individuelle et un patriotisme ardent. Ainsi, à la prise des ouvrages extérieurs de Canton, en 1841, les artilleurs tartares se firent tuer sur leurs pièces, après avoir tiré jusqu'au dernier moment. L'année suivante, à Tchin-kiang-fou, les Tartares disputèrent le terrain pied à pied, avec un admirable courage. « Chassés des remparts, dit le capitaine de vaisseau Jurien de la Gravière, ils se précipitèrent dans leurs maisons pour y égorger leurs femmes et leurs enfants, puis marchèrent de nouveau à l'ennemi. Les régiments anglais, se croyant maîtres de la ville, s'avancèrent sans défiance entre les remparts et quelques jardins coupés de haies vives. Mais les Tartares débouchèrent subitement sur le flanc de cette colonne, et, dans leur première décharge, tuèrent ou blessèrent plusieurs hommes; les Anglais, cependant, finirent par se rendre maîtres de la ville au prix de 185 hommes tués et blessés (1). »

Le 17 mai 1842, trois cents Tartares-Mantchoux se défendirent contre les Anglais dans la pagode de Chapoo. Leur résistance fut héroïque. Un colonel anglais et 9 hommes furent tués, un lieutenant-colonel et 50 officiers et soldats blessés, dans l'attaque de ce fort improvisé. Les Tartares se firent tous tuer; on ne put en prendre que 20 en vie.

Lors de la première attaque des forts du Pei-ho, on vit l'officier chinois qui commandait un de ces forts se jeter à plat ventre et se couper la gorge au moment où les alliés allaient l'atteindre.

Il n'est pas impossible qu'une armée où de pareils faits se passent devienne promptement une bonne armée. On ne doit pas oublier, du reste, qu'il fut une époque où les troupes

---

(1) Tome I, p. 67.

chinoises avaient ces qualités guerrières qu'on leur refuse aujourd'hui et que la paix seule leur a fait perdre.

L'histoire ancienne nous les montre portant la guerre au delà du Gange, dans le Thibet, en Corée, au Japon, dans la Boukharie. Ils ont soumis quatre fois les Tartares, ont été les alliés des Perses et, dans le premier siècle de notre ère, ils avaient formé le projet audacieux d'attaquer l'empire romain (1).

« Quand on parcourt l'histoire de leurs longues révolutions et de leurs guerres intestines, on est souvent saisi d'admiration en voyant des populations entières, hommes, femmes, enfants, vieillards, tous, en un mot, soutenir avec acharnement et enthousiasme des siéges horribles, et défendre jusqu'à complète extermination les murs de leurs cités (2). »

Dans les premiers temps de la dynastie mantchoue, les Chinois ont eu assez de patriotisme pour ravager eux-mêmes leurs côtes jusqu'à la distance de 20 lieues, détruire de fond en comble les villages et les cités, incendier les forêts et les moissons, convertir en un mot le littoral en un immense désert, afin d'anéantir la puissance d'un formidable pirate, qui, depuis longtemps, tenait en échec toutes les forces de l'empire.

Les Chinois ont trop peu changé depuis des siècles pour que les mêmes qualités guerrières ne puissent pas se développer de nouveau chez eux. Il ne faudrait pour cela que quelques expéditions dans le genre de celles de Nanking et du Pei-ho.

Ingénieux, d'un esprit fin et plein de souplesse, saisissant rapidement ce qu'on leur enseigne, retenant bien ce qu'ils ont appris, de plus persévérants et d'une activité étonnante, sou-

---

(1) Abel Rémusat, *Œuvres posthumes*.

(2) Abbé Huc : *l'Empire chinois*.



mis, obéissants, respectueux envers l'autorité, les Chinois possèdent toutes les qualités nécessaires pour devenir en peu de temps des soldats excellents. Ils se distinguent en outre par une facilité incroyable à supporter les privations de tout genre. « Nous avons été souvent étonnés, dit un missionnaire, de les voir endurer, comme en se jouant, la faim, la soif, le froid, le chaud, les difficultés et les fatigues des longues courses. »

Lorsqu'on tient compte de toutes ces circonstances, on doit convenir que les Européens n'ont jamais eu une idée bien exacte des ressources de l'empire chinois. Le fameux Pizarre offrit à Charles-Quint de conquérir la Chine avec 500 hommes; et, deux siècles plus tard, un voyageur écrivait au prince Eugène: « Qu'il ne fallait que 40,000 dragons pour soumettre cet immense empire (1). » Aujourd'hui on n'est plus aussi absolu; cependant nous lisons encore dans un article très-remarqué de la *Revue des Deux-Mondes :* « Si la » conquête de l'Inde a été si aisée à la fin du XVIIIe siècle, » *peut-on douter* que celle de la Chine, avec les populations » immenses et fort peu guerrières de cette contrée, avec sa » longue habitude de vivre sous le joug étranger, avec l'im- » pulsion qui lui serait donnée, et les voies nouvelles qui » seraient ouvertes au génie commercial de ses habitants, » *ne soit bien plus facile encore aujourd'hui ?* »

Il est toujours dangereux d'avoir une trop mauvaise opinion de l'ennemi que l'on va combattre. M. Xavier-Raymond, auteur d'un travail remarquable publié récemment par le *Journal des Débats* (2), ne prémunit pas assez ses lecteurs contre ce danger : il semble même les y pousser, en soutenant « que les affûts de l'artillerie chinoise sont impossibles

(1) *United service Journal.*

(2) Numéros du 25 novembre 1859 et suivants.

à remuer; qu'on ne trouverait pas dans tout l'empire une pièce attelée; que la plupart des jouets de nos enfants sont supérieurs aux armes de main des Chinois ; que ce peuple travaille le fer de la façon la plus grossière, à tel point qu'il n'existe probablement pas dans tout l'empire un ouvrier capable de fabriquer une batterie de fusil; que l'armée en est encore à l'arquebuse à mèche, qu'elle ne connaît pas la baïonnette, et que ses sabres sont une arme à peu près inoffensive. »

Il ne faudrait pas que les militaires désignés pour l'expédition de la Chine prissent ces renseignements au pied de la lettre. Depuis l'époque où M. Raymond habitait Canton les troupes chinoises ont fait des progrès considérables. Au reste, M. Raymond n'a pu voir dans cette ville que la partie la plus incohérente et la plus arriérée de l'armée impériale, celle qui se recrute, en cas de danger, parmi les jeunes gens et surtout parmi les villageois. Il est reconnu que cette espèce de milice n'a aucune valeur militaire et qu'elle se trouve, par rapport à l'armée permanente, dans la situation de la *Landsturm* par rapport à l'armée régulière de Prusse. Dès lors, il n'est pas étonnant que 2,000 Anglo-Français puissent se maintenir à Canton, ville exclusivement commerciale, et qui, à ce titre, voit peut-être de bon œil une occupation momentanée dont le premier effet a été de raviver les affaires et d'arracher la population au despotisme de l'implacable Yeh.

Nous félicitons les gouvernements de France et d'Angleterre d'avoir jugé avec moins de dédain les ressources de l'empire chinois. Bien qu'il ne s'agisse nullement de conquérir ce vaste territoire, on prépare en ce moment, dans les ports anglais et français, un ensemble de forces complémentaires, que le *Journal des Débats* évalue à 40,000 hommes, matelots compris, et à 400 ou 500 voiles.

II

D'après M. Timkowski, chef d'une mission russe envoyée à Péking en 1821, l'empereur dispose, en temps de paix, de 740,900 hommes, dont 175,000 de cavalerie. L'armée se divise en quatre corps. Le premier, de 68,000 hommes, est composé de Mantchoux, troupes d'élite qui jouissent de grandes prérogatives; le second, de 21,000 hommes, se recrute parmi les Mongols; le troisième, de 27,000 hommes, est formé de Chinois établis en Mantchourie; le quatrième, enfin, se compose de Chinois aborigènes au nombre de 625,000 hommes environ.

Parmi ces troupes, il en est peu qui doivent être prises au sérieux. Les mongoles et les chinoises se composent de bergers, de laboureurs et d'artisans obligés, de loin en loin, de revêtir leur casaque quand on les convoque pour quelque revue générale.

D'après M. Gutzlaff, l'armée chinoise comptait avant 1838 765,222 hommes (1), savoir :

Garde impériale	160,000 hommes; 5,590 officiers;
Troupes chinoises	592,553 hommes; 7,079 officiers.

La garde forme huit corps de 20,000 hommes (cavalerie, artillerie et génie compris).

(1) Y compris la marine et non compris la milice chinoise.

Une division chinoise se compose de cinq régiments : un d'avant-garde, un de droite, un du centre, un de gauche et un d'arrière-garde.

Quarante compagnies de vingt-cinq hommes forment un régiment : six sont de cavalerie et quatre d'artillerie ; sur les trente compagnies d'infanterie, il y a huit compagnies d'archers, cinq armées d'épées et de boucliers, cinq armées de piques, et douze armées de fusils à mèche. Chaque compagnie a une bannière et chaque division une musique, composée de tambours, de gongs et de grands cors.

La marine se composait, avant 1838, d'une flotte fluviale de 918 jonques de guerre et d'une flotte maritime de 1,036 jonques. Chaque jonque portait de deux à huit canons ; la plus grande ne jaugeait pas plus de 300 tonneaux (1).

Gutzlaff prétend que la plus grande partie de cette flotte et les neuf dixièmes de l'armée n'existent que sur le papier.

Cependant, il est à remarquer que depuis l'apparition des Européens, en 1840, la marine et l'armée ont subi diverses augmentations et de notables perfectionnements.

La plus grande partie de l'armée est employée, sous la direction des mandarins civils, à étouffer les révoltes, très-fréquentes en Chine, et à réprimer les incursions des habitants des provinces montagneuses.

Les troupes mantchoues, estimées par M. Huc à 60,000 hommes, sont les seules qui s'occupent assidûment de leur métier.

D'après les dernières informations prises par M. Meadows en 1855, les forces militaires stationnées dans les dix-huit provinces qui forment l'empire du milieu s'élèvent à

(1) Un manifeste chinois, cité par Gutzlaff, t. II, p. 454, constate qu'en 1833 la marine était déchue, *annihilée*.

602,836 hommes, savoir : 320,927 hommes d'*infanterie de garnison*, 194,815 hommes d'*infanterie mobile* et 87,094 hommes de *cavalerie*.

Les détails les plus exacts, sinon les plus récents, sur l'organisation militaire de la Chine, nous ont été donnés par M. Wade : *The army of the chinese empire*, et par le capitaine Dabry : *Organisation militaire des Chinois*.

Le dernier de ces sinologues fait observer que les institutions militaires de la Chine ne sont restées si longtemps stationnaires que parce que l'empire a d'excellentes frontières naturelles et des voisins qui ne peuvent lui inspirer la moindre inquiétude.

D'un autre côté, les hommes de guerre, même les plus distingués, n'ont jamais joui en Chine que d'un crédit limité. L'autorité et l'influence ont toujours appartenu aux mandarins lettrés.

Comme les Mantchoux n'étaient pas assez nombreux pour occuper toutes les garnisons de l'empire, ils se sont réservé la capitale et les postes qui défendent les principaux passages des provinces adjacentes, laissant aux troupes chinoises le soin de veiller à la sécurité des autres parties du territoire.

Toutes les forces de terre et de mer se trouvent ainsi partagées en deux grandes divisions, qui sont :

1° Les *troupes des huit bannières*, composées des Tartares-Mantchoux, des Mongols et des Han-kiun (Chinois qui se réunirent aux vainqueurs sous l'empereur Chun-tché);

2° Les *troupes du drapeau vert*, qui, à l'exception de quelques officiers supérieurs, sont entièrement formées de Chinois.

« Elles constituent, d'après M. Dabry, une immense troupe de constables plutôt qu'une armée de combattants. »

En dehors de ces deux armées se trouve, dans chaque district, une force instituée pour veiller à la sûreté générale, maintenir l'obéissance, conserver l'ordre et la paix. Cette force, qui s'appelle *garde municipale,* est placée sous l'autorité du gouverneur.

En temps de guerre, les districts fournissent encore des *volontaires,* recrutés surtout parmi les jeunes villageois qui prennent les armes spontanément ou en vertu d'une proclamation impériale. Ce sont les soldats de cette espèce de *Landsturm* que les alliés ont rencontrés aux environs de Canton, et qui sont désignés par les journaux sous le nom de *braves,* à cause d'un signe ou plutôt de deux caractères chinois qu'ils portent sur leur vêtement (1).

En Chine, le service des postes est fait par des détachements de cavalerie échelonnés sur les routes.

Les compagnies des bannières sont de 150 hommes.

Celles du drapeau vert ont une composition variable.

Les *troupes de huit bannières* présentent un effectif de 27,185 hommes, réparti comme l'indique le tableau suivant :

(1) Capitaine Dabry.

Tableau synoptique de la disposition et de la force des troupes des bannières (1825).

PROVINCES.		GRANDES divisions	NOMBRE D'OFFICIERS DES 9 RANGS TOUCHANT UNE SOLDE.									Sous-officiers et soldats.	ÉLÈVES.	OUVRIERS
			1er rang.	2e rang.	3e rang.	4e rang.	5e rang.	6e rang.	7e rang	8e rang.	9e rang.			
Tchi-li	Tsin-Liun-yng	1	12	12	616	28	272	261	»	»	»	1,736	»	»
	Tsien-feng-yng	1	»	2	10	10	14	106	»	16	12	1,764	»	»
	Hou-kiun-yng	1	»	8	138	23	15	1,015	»	»	»	14,075	»	»
	Mao-ki-yng	1	24	48	280	1,350	124	1,514	»	»	»	36,342	26,598	2,497
	Kien-joui-yng	1	1	»	12	17	1	105	8	40	»	3,098	830	»
	Ho-ki-yng	2	1	»	21	16	32	224	»	»	»	6,164	1,630	»
	Oou-Kiem-yng	1	1	2	4	39	360	144	25	»	»	23,012	»	»
	Yuen-ming-yuen	1	»	»	24	19	33	141	»	151	»	4,122	1,986	»
	King-ki	6	2	3	32	132	98	116	»	»	»	17,048	569	24
	Ling-tsin	1	»	»	6	12	220	21	»	»	»	998	»	5
Chang-si		3	1	1	7	69	28	77	»	»	»	8,600	680	4
Chan-tong		1	»	1	3	16	20	20	»	»	»	2,430	100	16
Ho-nan		1	»	»	1	10	10	10	»	»	»	900	»	20
Kiang-son		2	1	»	12	56	56	56	»	»	»	4,986	1,300	168
Tche-Kiang		2	1	1	15	32	28	48	»	»	»	3,372	228	144
Fou-Kien		1	1	1	9	16	10	22	»	»	»	2,263	160	40
Kouang-tong		1	1	2	9	16	34	58	»	»	»	3,724	1,311	30
Ssé-tchuen		1	1	1	5	24	24	24	»	»	»	2,288	288	96
Hou-pe		1	1	2	10	56	56	56	»	»	»	4,780	1,680	168
Chen-si		1	1	2	8	40	40	40	»	»	»	5,600	868	120
Kan-sou oriental		2	1	2	7	39	41	39	»	»	»	4,980	825	117
— occidental		4	1	2	12	44	44	44	»	»	»	3,372	448	88
Turkestan		1	1	»	16	100	56	108	»	»	»	15,576	504	128
Provinces de la Mantchourie		3	4	12	46	354	259	379	»	»	»	42,216	1,156	1,658
— — Mausolées		1	»	»	3	6	48	»	»	»	»	550	»	»
		41	56	102	1,308	2,324	1,905	4,608	33	187	12	214,416	41,361	5,323
										Total.		272,835		

(1) *The Army of the chinese empire*, by T. F. Wade.

Les *troupes du drapeau vert* ou *lou-yng* se composent de

Tableau synoptique de la disposition (1849) et de

PROVINCES.	GRANDES DIVISIONS SOUS LE COMMANDEMENT EN CHEF DE HAUTS — Employés civils.				Militaires.				
	Gouvern. général.	Directeur général des fleuves et rivières.	Admnist. gén. des transp. des grains par les fleuves.	Gouvernement.	Général des troupes des bannière en garnison.	Général de marine.	Général des forces de terre.	Général de division en province.	Nomb. de bataillons du cantonnement.
Péking (Gendarmerie). .	»	»	»	»	»	»	»	»	8
Tchi-li.	1	»	»	»	»	1	»	7	138
Chang-si	»	»	»	1	»	»	»	2	53
Chan-tong	»	1	»	1	»	»	»	3	41
Ho-nan	»	»	1	1	»	»	»	2	35
Kiang-sou.	1	»	»	1	»	1	»	3	100
Ngan-Hoei	»	1	»	1	»	»	»	1	9
Kiang-Si	»	»	»	1	»	»	»	2	38
Tche-Kiang	»	»	»	1	»	1	»	5	61
Fou-Kien	1	»	»	1	»	1	1	8	78
Kouang-ton	1	»	»	1	»	1	1	7	96
Kouang-Si	»	»	»	1	»	»	1	2	47
Sse-tchueu	1	»	»	»	1	»	1	4	79
Hou-pe.	1	»	»	1	»	»	1	2	42
Hou-nan	»	»	»	1	»	»	1	3	55
Chen-Si	»	»	»	1	»	»	1	5	92
Kan-Sou (oriental). . .	1	»	»	»	»	»	1	4	85
Kan-Sou (occidental. . .	»	»	»	»	»	»	1	2	31
Yun-Nag	1	»	»	1	»	»	1	6	53
Kouei-Tcheou	»	»	»	1	»	»	1	4	67
	8	2	1	15	1	5	11	72	1,202

N. B. Les lettres *a*, *b* désignent les classes des rangs.

611,626 hommes, officiers compris (v. le tableau ci-dessous) :

la force (1825) des troupes du drapeau vert.

OFFICIERS DU RANG DE GÉNÉRAL DE DIVISION (2 *a*).										SOLDATS.		
Fou-tsiang (2 *b*).	Tsan-tsiang (3 *a*).	Yu-ki (3 *b*).	Tou-ssée (4 *a*).	Cheou-pi (5 *a*).	Cheou-yn (5 *a*).	Tsien-tsong (6 *a*).	Pa-tsong (7 *a*).	Ouai-Ouci (8 *a*).	Ouai-Ouei surnuméraires (9 *b*).	Division de guerre cavalerie (ma-ping).	Division de guerre infant. (pou-ping).	Servant dans les garnisons (cheou-ping).
1	5	5	5	17	»	46	92	198	67	4,000	3,000	3,000
9	8	27	61	72	1	164	338	325	462	18,829	12,049	21,311
2	14	6	27	27	»	61	137	233	156	4,496	7,469	13,668
5	10	11	14	30	»	59	130	126	128	3,572	2,087	19,217
1	7	5	11	31	»	45	76	84	54	2,563	»	11,033
6	12	31	28	83	»	148	275	254	188	3,443	9,057	23,390
»	2	2	4	6	»	12	24			683	1,376	5,861
2	6	6	24	15	7	30	79	89	43	982	2,010	7,787
12	6	19	27	51	2	106	219	198	163	2,196	10,791	23,752
6	16	44	15	66	»	140	286	291	272	3,780	24,869	32,780
13	11	33	34	84	»	174	350	293	81	2,183	22.108	42,606
7	6	11	19	30	»	67	123	181	81	1.505	8.222	12,805
7	7	24	32	51	»	117	217	318	186	4,036	11,511	12,287
4	7	18	11	36	»	76	114	146	110	2,572	5.218	14,262
9	8	15	17	44	1	92	178	175	113	2,262	7,065	16,477
6	11	31	37	49	»	94	194	394	369	12,390	17,589	12,085
7	5	36	32	50	»	87	207	294	224	15,558	15.676	10,829
4	4	10	13	19	»	48	92			6,935	7,682	»
6	12	18	15	48	»	88	199	241	219	2,538	17.229	13,477
4	7	24	22	51	»	114	244	271	190	2,571	12,817	14,288
111	164	376	448	860	11	1,818	3,579	4,001	3,106	88,094	197,815	320,927

Total général. 611,626

Total des forces des bannières . 271,835

L'organisation militaire de la Chine comporte donc 900,000 hommes, non compris les militaires feudataires de l'empire, répandus dans les deux Mongolies et le Thibet.

D'après M. Dabry : « Il n'y a plus aujourd'hui que les » troupes originaires du pays des Mantchoux et de celui de » Dakhour-Solon, près des rives de l'Amour, qui, par leur » discipline sévère et leur bravoure, méritent le nom de » soldats. Accoutumés à une vie oisive et tranquille, les sol- » dats chinois manquent de la vigueur nécessaire pour » tendre un arc un peu fort ; ils sont bien pourvus de mau- » vais fusils, mais leur poudre est de qualité inférieure et » leurs projectiles sont mal faits ; en outre, ils sont rare- » ment exercés aux manœuvres et au tir. »

Mais cette appréciation, fondée sur des documents qui datent de 1825, n'est plus exacte aujourd'hui. Il est certain en effet que, depuis 1840, les troupes chinoises ont fait de grands progrès sous le rapport de l'armement et de l'instruction militaire L'artillerie de place notamment est devenue une arme redoutable.

Les soldats sont presque tous mariés, et l'État leur permet de cultiver des terres pour subvenir plus facilement à leur subsistance et à celle de leur famille.

Le travail de la terre rentre dans les attributions des gens de guerre et est l'objet des encouragements de l'autorité.

Les officiers, quoique nommés après des examens, ne connaissent ni la tactique ni la stratégie. Cependant les Chinois ont eu quelques bons généraux. Outsen, un des auteurs militaires dont ils doivent connaître les ouvrages par cœur, dit dans ses mémoires : « Un guerrier sans aucun talent » dans son art est un homme mort ; un guerrier sans expé- » rience est un homme vaincu. »

Deux conditions sont nécessaires pour être nommé offi-

cier ; il faut avoir soit un rang héréditaire, soit un titre de bachelier, de licencié ou de docteur.

Les rangs militaires, au nombre de neuf (et il y a deux classes dans chaque rang), ont pour marques distinctives des globules, de différentes substances et de diverses couleurs, portés au sommet du bonnet officiel. Le premier rang correspond à celui de général en chef; le second, à celui de lieutenant-général, le troisième, à celui de général de brigade, etc., le neuvième, à celui de caporal.

La sollicitude de l'État pour les militaires est très-grande. On n'envoie jamais à la guerre, à moins d'un cas extraordinaire, ni les fils uniques ni les fils de veuves âgées. Chaque campagne compte pour deux années de service. Les actions de courage et d'intrépidité sont un titre d'avancement pour les fils et les frères de ceux qui meurent avant d'en avoir reçu la récompense.

Une *monnaie de sang* ou des dons patriotiques sont accordés aux militaires qui reçoivent des blessures en combattant. Ces blessures son classées rigoureusement en trois degrés, donnant droit chacun à une distinction spéciale.

Le gouvernement se charge de l'entretien des parents des officiers et des soldats tués dans une bataille ou morts de maladie à leur poste (1).

En revanche, les généraux qui se font battre sont impitoyablement destitués.

Il en est de même des mandarins civils qui ne réussissent pas dans leur administration : politique presque sauvage, qui s'explique pourtant, sans se justifier, par les conditions dans lesquelles se trouve le gouvernement chinois.

Les militaires en Chine sont soumis aux mêmes lois que les autres citoyens, pour tout ce qui regarde le respect dû

(1) *Organisation militaire des Chinois*, p. 254.

aux personnes et à la propriété. Le code pénal ne fait point d'exception en leur faveur : ils sont dans tous les cas justiciables de leurs chefs.

Les règlements constitutifs de l'armée prescrivent les devoirs de tous les grades et les peines à appliquer en cas d'infraction. Dans ces règlements et dans le code pénal publié en 1731 se trouvent des dispositions vraiment singulières.

Nous en indiquerons quelques-unes pour donner une idée de l'ensemble :

« Tout commandant de troupes en campagne ou dans une place frontière, qui autorisera ses soldats à en sortir pour aller piller les habitants des territoires voisins, sera puni de cent coups de bambou, privé de son emploi et condamné au bannissement perpétuel dans un lieu éloigné.

» Ceux qui autoriseront le pillage seront seuls sujets à être punis.

» Quand les supérieurs immédiats des soldats coupables de pillage seront, pour ce cas, susceptibles d'être accusés de n'avoir pas tenu leurs subordonnés dans une exacte discipline, ils recevront quatre-vingts coups, mais conserveront leur place.

» Toute personne qui donnera asile à des déserteurs, les connaissant pour tels, sera punie de même qu'eux.

» Tout militaire qui, dans une action, n'avancera pas quand le tambour ou le gong battront, sera condamné à être décapité.

» Tout militaire qui s'appropriera le mérite d'un autre, inventera des histoires sur de prétendus hauts faits ou exagérera les services qu'il aura rendus pendant la campagne, sera décapité.

» Tout militaire qui, étant en campagne et en marche, opprimera la population indigène ou étrangère, la forcera de vendre ou d'acheter ce qu'elle ne voudra pas, causera des

dommages sérieux à la propriété ou violera des femmes, sera décapité.

» Tout militaire qui effrayera ses camarades par des histoires mensongères sur les esprits ou sur les démons, sera décapité.

» Tout militaire qui simulera, en campagne, une maladie, sera décapité ; mais s'il était réellement incapable de marcher et qu'il n'ait point été examiné par le médecin du corps, et si l'officier commandant n'a pas reçu de rapport, les sous-officiers de la compagnie à laquelle appartiendra le malade recevront quarante à cinquante coups, et les caporaux seront condamnés à avoir les parties supérieures et inférieures de l'oreille traversées par une flèche.

» Tout militaire qui rôdera autour du quartier général, dans le but de découvrir les conférences secrètes tenues par le général avec les officiers durant la campagne, sera décapité.

» Tout soldat qui fera galoper un cheval sans raison recevra quarante à cinquante coups.

» Tout sous-officier ou soldat qui se conduit d'une manière inconvenante ou irrespectueuse envers un officier, peut avoir le nez ou les oreilles percées par une flèche et être promené dans le camp.

» Tout militaire qui, par négligence, ne garantit pas sa poudre de l'humidité, ou, étant en route ou en campagne, l'use inutilement, est passible de quarante à cinquante coups. »

L'ouvrage de M. Meadows donne des renseignements précis sur l'armée des taï-pings.

Il règne dans cette armée une discipline relativement sévère. Le viol, le rapt, l'usage de l'opium et du tabac sont punis par des peines rigoureuses. Les soldats se servent de

préférence de l'arme blanche. Cependant M. Meadows constate que les rebelles, qui, en 1855, s'étaient emparé de Shang-haï, avaient des armes et des munitions européennes, des fusils de chasse et même des *revolvers*.

Dans les diverses rencontres de l'armée impériale avec les troupes rebelles, celles-ci ont montré une incontestable supériorité.

En 1853, une fraction de l'armée insurrectionnelle s'avança de Nanking vers le nord de la Chine ; bien qu'entourée de troupes ennemies et sans communication avec sa base d'opération, elle fit près de 500 lieues et pénétra jusqu'à Tsing-haï, à 30 lieues de Péking. Là elle fut arrêtée par la cavalerie mantchoue et les hordes nomades de la Mongolie, que l'empereur, aux abois, avait appelées à son secours. Néanmoins les taï-pings se maintinrent plusieurs mois (1) dans la forteresse de Tsing-haï et regagnèrent ensuite Nanking sans être entamés.

L'armée qui prit Nanking, au mois de mars 1853, était subdivisée en cinq corps d'armée de 13,135 hommes ; chaque corps se composait de cinq divisions de 2,625 hommes, commandés par un général : une division formait l'avant-garde, une la droite, une le centre, une la gauche et une l'arrière-garde.

Chaque division était composée de cinq régiments de 525 hommes, commandés par un colonel : un régiment formait l'avant-garde, trois le corps de bataille et un l'arrière-garde.

Chaque régiment avait cinq compagnies de 104 hommes,

---

(1) D'après Meadows, les taï-pings furent bloqués dans Tsing-haï au commencement de novembre 1853. Le 12 avril 1854, arriva à Lin-tsing une armée de secours, sur laquelle la première se replia; toutes deux ensemble maintinrent leur position jusqu'en mai 1855, époque à laquelle les insurgés résolurent d'abandonner le Nord et de se replier sur Nanking.

commandées par un capitaine sous les ordres duquel se trouvaient quatre lieutenants et seize sergents.

M. Meadows pense qu'en 1856 l'armée insurrectionnelle se composait de 2 à 300,000 combattants.

Depuis cette époque, elle ne semble pas avoir gagné beaucoup de terrain.

Nous n'avons aucune donnée sur les forces navales de l'insurrection.

Pour ce qui regarde la marine impériale, elle se composait, en 1856, de 30,000 matelots distribués sur une quantité considérable de jonques de guerre. Au témoignage de tous les hommes de mer, les matelots chinois sont d'une qualité excellente; aussi trouve-t-on maintenant un assez grand nombre de ces matelots à bord des navires européens employés dans les mers de l'Inde et dans l'océan Pacifique. Ils constituent même, dans certains cas, la presque totalité de l'équipage des caboteurs européens; mais de nombreux cas de piraterie (1) ou d'enlèvement de navires par les équipages (en vue de capturer les valeurs embarquées) ont rendu les armateurs plus circonspects dans les derniers temps. Les charpentiers chinois réussissent très-bien, sous la direction des Européens, mais les essais qu'ils ont fait de constructions semblables aux navires anglais n'ont pas réussi jusqu'ici.

Le système de communications par terre se réduit à un petit nombre de routes mal entretenues et à des sentiers praticables seulement pour les piétons (2).

(1) En 1809, les pirates avaient pris un tel ascendant que la marine impériale n'osait plus se montrer dans la haute mer. Depuis, on a exterminé un grand nombre de ces forbans.

(2) Il n'existe pas en Chine de service postal à l'usage du public. Il faut attendre trois mois pour avoir à Canton une lettre de Saint-Pétersbourg. « Les Chinois, dit le

Des rivières et des milliers de canaux sillonnent la Chine en tous sens. Un système d'écluses admirablement combiné permet de faire passer les eaux d'un canal dans l'autre, de les remplir ou de les vider, comme aussi d'inonder à volonté des étendues de pays considérables. Ce moyen de défense a été souvent employé.

L'empire compte 2,000 places fortes, divisées en six classes : 600 appartiennent à la première, plus de 500 à la seconde, 300 à la troisième, autant à la quatrième, 150 à la cinquième et 300 à la dernière.

Toutes les villes, chefs-lieux de province, de département et de district, sont fortifiées et pourvues de garnisons (1).

En général, les villes ou villages de quelque importance ont des clôtures en murailles dont les portes sont gardées a nuit, pour mettre les habitants à l'abri des bandes de maraudeurs qui, parfois, infestent le pays.

Ces murailles, lorsqu'on les complète par des palissades et d'autres travaux accessoires, opposent un obstacle sérieux aux armées en campagne. Dans plusieurs circonstances, les Chinois en ont tiré un excellent parti.

---

père Huc, ne souffrent pas d'un pareil état de choses ; étant complétement dépourvus d'affection, ils n'éprouvent pas le besoin de correspondre avec leurs parents et amis. »

(1) Marquis d'Hervey-Saint-Denis.

CHAPITRE VII.

Importance de la Chine au point de vue du commerce. — Ressources que présente ce pays. — Importations des divers États de l'Europe. — Exportations.

La surface de la Chine peut être divisée en trois zones parallèles à l'équateur.

La zone du nord s'étend jusqu'au fleuve jaune.

La zone du milieu jusqu'aux monts Nan-sing.

La zone méridionale jusqu'à la mer.

La zone septentrionale produit du millet et de l'avoine; on y exploite beaucoup de minerai de fer et des gisements considérables de houille.

On trouve également du charbon dans les deux autres zones.

La zone centrale produit du froment et du riz. Elle pos-

sède les meilleures espèces de thé, le mûrier, le cotonnier, l'oranger, la canne à sucre et le bambou qui sert, en Chine, à toute espèce d'usages.

La partie orientale de cette zone possède de célèbres fabriques de porcelaines et de cotonnades; le milieu passe pour le grenier de la Chine; la partie occidentale est riche en bois de construction.

La zone méridionale présente les mêmes productions que la zone centrale, mais de qualité inférieure. De nombreux gîtes métallifères sont répartis dans l'une et l'autre de ces zones. L'or et l'argent se trouvent dans les provinces du sud et dans celles de l'ouest; le cuivre, l'étain, le plomb, dans la province centrale de Kiang-si; le mercure est très-abondant sous diverses formes; enfin, les montagnes du sud-ouest, dans le Jun-nan, passent pour très-riches en métaux de toute espèce.

Les céréales, les légumes et les fruits de l'Europe viennent parfaitement en Chine. On y cultive même des céréales qui n'existent pas ailleurs.

Dans plusieurs provinces on fait régulièrement trois récoltes par an. Le riz, qui est la nourriture principale des classes inférieures, croit en abondance dans les provinces du midi.

M. Bowring, ancien gouverneur de Hong-Kong, pense qu'on pourrait introduire en Chine la grande culture du coton, problème dont la solution intéresse tous les états industriels de l'Europe.

L'industrie des Chinois est merveilleuse en ce qui concerne les choses usuelles et les commodités de la vie. Tout le monde connaît la perfection de leurs tissus, l'élégance, la solidité et le bon marché de leurs porcelaines. Ils excellent aussi dans la fabrication des satins à fleurs, dans le travail des métaux et dans la taille des pierres dures; les

Européens n'ont pas encore réussi à imiter leurs crêpes; enfin, dans la broderie, la teinture et la fabrication des ouvrages vernis, ils sont sans rivaux. Leur habileté à imiter et à copier est vraiment merveilleuse. M. de Lagrenée a vu, en Chine, de superbes bijoux français, des armes et des tapis de la plus rare beauté, reproduits avec une exactitude scrupuleuse.

« Les Chinois, dit l'abbé Huc, imitent même, tout exprès pour les Européens, des objets qui sont du goût de ces derniers, des magots ou des figurines en stéatite, en porcelaine, en bois peint, et la main-d'œuvre est à si bon marché chez eux qu'il y a souvent de l'avantage à leur commander des ouvrages que des artisans européens ne pourraient exécuter qu'à de grands frais. »

Il est à remarquer cependant que, depuis assez longtemps, l'industrie va en déclinant et que plusieurs secrets importants de fabrication se sont perdus.

Jadis il y avait en Chine des expositions publiques pour les produits des arts et de l'industrie. Tous les citoyens étaient admis à en faire la critique, et les magistrats décernaient des louanges ou des récompenses aux artisans qui se distinguaient par leur habileté.

Le gouvernement chinois admet, comme principe d'économie politique, que le commerce ne peut être utile à l'empire qu'autant qu'en cédant des choses superflues il en procure de nécessaires ou d'utiles (1).

Cette doctrine explique pourquoi les empereurs n'ont jamais cherché à favoriser le commerce avec les Européens.

Néanmoins, les manufactures britanniques sont parvenues, malgré la concurrence de l'industrie chinoise, à faire entrer

(1) « Il n'y a de commerce longtemps avantageux que celui des échanges ou nécessaires ou utiles. » Kouan-tse, célèbre économiste, qui vivait il y a 2000 ans.

annuellement, dans les ports de Canton et de Shang-haï pour 33 millions de francs de fils de coton et de cotonnades et pour 11 millions de tissus de laine.

En 1850, les bâtiments marchands entrés dans les ports de la Chine se sont élevés au nombre de 615, savoir :

Angleterre	374
États-Unis	183
Hollande	29
Espagne	3
France	4
Royaumes divers	22

La Chine reçoit annuellement, de Calcutta et de Bombay, pour 30 millions de coton brut et pour 120 millions d'opium (1).

D'après les documents publiés par Wingrove Cooke (2), les exportations de l'Angleterre en Chine se sont élevées, en 1854, à la valeur de 32 millions de dollars (ou 173,440,000 fr.) savoir : opium 24,000,000; coton 44,000,000, manufactures, etc., 4,000,000.

Les importations de la Chine en Angleterre et dans les possessions anglaises avaient atteint 25,700,000 dollars (ou 139,294,000 fr.).

Depuis cette année, les affaires commerciales entre les deux empires se sont considérablement accrues.

En 1843, la Chine n'expédiait pas une seule balle de soie en Angleterre; en 1845, elle en a expédié 1,727; en 1855, 50,489 ; en 1856, 75,000 environ.

Non moins rapide a été la marche ascendante du commerce de l'opium. En 1818, l'Inde expédiait en Chine 4,000 caisses; en 1830, 18,000; en 1846, 59,000, et en 1856, 70,000 environ.

(1) *La Chine devant l'Europe.*

(2) *China in the year* 1857-1858.

La statistique officielle atteste (voir *annexe* n° 6) un accroissement d'affaires tout aussi remarquable sur les produits de l'industrie anglaise importés en Chine. Ainsi, en 1834, Londres, Liverpool et la Clyde expédiaient en Chine 1,950 pièces d'étoffes de laine (*worsted stuffs*), en 1852, 10,935 ; en 1834, 7,580 pièces de camelot, en 1852, 17,664; en 1834, 40,462 pièces de coton teint et imprimé, en 1852, 366,973 ; en 1834, 189,885 pièces de coton (*plain cottons*), en 1852, 3,328,557 ; en 1834, 1,535,260 pièces de *cotton twist*, en 1852, 5,871,652.

Depuis 1852, les transactions ont diminué par suite de l'insurrection des taï-pings.

Cependant un tableau officiel du commerce, publié par la douane de Shang-haï, constate qu'en 1857 le mouvement de ce port s'est élevé à la somme de 26,774,018 livres sterling, soit 669,350,000 fr. (1), dont 5,243,288 livres sterling, ou 131,000,000 de fr., représentant la valeur de l'opium importé.

Le commerce des thés et des soies de la Grande-Bretagne avec la Chine est représenté par le tableau suivant :

	Thé.		Soie.	
	Quantités.	Valeur.	Quantités.	Valeur
1842. . . . liv. sterl.	37,409,000	3,740,000	180,148	66,131
1854.	83,301,000	5,279,000	4,952,000	3,582,000
1855.	81,560,000	5,118,000	5,048,000	3,432,000
1856.	84,795,000	5,123,000	4,195,000	5,160,000
1857.	60,295,000 (2)	4,310,000	7,187,000	6,910,000
1858.	73,359,000	5,036,000	2,521,000 (3)	1,836,000

(1) Dans cette somme, l'argent importé en Chine pour achat de thé, etc., est compris pour 4,846,260 livres et les exportations pour 11,502,833.

La rapide extension du port de Shang-haï provient de ce qu'il est mieux situé que Canton pour le commerce de la soie et du thé, et aussi de ce que les négociants n'y sont pas soumis aux entraves et aux vexations qui rendent Canton insupportable aux étrangers.

(2) Cessation du commerce du thé avec Canton.

(3) Réduction par suite de la crise commerciale.

D'après M. Natalis Rondot (1), l'exportation totale des

---

(1) *Étude pratique sur le commerce de la Chine*, p. 254.

Le tableau suivant, extrait du *China Mail*, fait connaître les exportations en thé et en soie écrue faites par la Chine en Angleterre.

EXPORTATION DE THÉ ET DE SOIE ÉCRUE (raw silk) EN ANGLETERRE.

ANNÉES.	Bâtiments.		Total en thé noir	Total en thé vert.	Total en livres.	Balles de soie écrue.	Total pour les ports réunis: Livres de thé.	Total pour les ports réunis: Balles de soie.
1843-44	97	. . . . . .	41,639,400	8,974,200	50,613,600	»	»	»
1844-45	105	. . . . . .	41,373,300	12,196,900	53,570,200	10,727	»	»
1845-46	117	. . . . . .	44,975,500	12 609.100	57,584,600	18,600	»	»
1846-47	106	. . . . . .	45,501,000	7.864,900	53,365,000	19.000	»	»
1847-48	92	. . . . . .	40,730,600	6,963.700	47,694,300	21,377	»	»
1848-49	86	. . . . . .	38,763,500	8.479.200	47,242,700	17,228	»	»
1849-50	98	. . . . . .	45,841,200	8,120 600	53,961,800	16,134	»	»
1850-51	115	Canton . .	36,012,700	6.191,300	42,204,000	5.260	64,020,400	22 143
		Chang-haï.	19,853,100	1,963,000	21.816.400	16,883		
1851-52	117	Canton. . .	»	»	35,617,200	2,012	65,137,200	23,040
		Chang-haï.	»	»	29,520,000	21,028		
1852-53	113	Canton. . .	»	»	32,327,600	»	72,906,100	25.571
		Chang-haï	»	»	40,578,500	25,574		
1853-54	134	Canton. . .	»	»	45,131,200	6,799	77,217,900	61,984
		Fou-tchéou.	»	»	6,143,000	»		
		Chang-haï.	»	»	25,943,700	55,185		
1854-55	133	Canton. . .	»	»	16,123,800	7,178	86,509,000	51,486
		Fou-tchéou.	»	»	19,512,800	»		
		Chang-haï.	»	»	50,872,400	44,308		
1855-56	130	Canton. . .	»	»	30,404,400	8,435	91,931,800	50,489
		Fou-tchéou.	»	»	26.764,700	»		
		Chang-haï.	»	»	34.762,700	42,054		
1856-57	113	Canton. . .	»	»	19,638,300	18,706	61,468,400	74,215
		Fou-tchéou.	»	»	20,839,400	»		
		Chang-haï.	»	»	20,990,700	55,509		
1857-58 jusqu'au 12 avril seulement.		Canton. . .	. . .	»	24,339,800	29,066	76,744,400	60,736
		Fou-tchéou.	. . .	»	23,301,100	»		
		Chang-haï.	. . .	»	29,049,800	34,670		

Les exportations de thé et de soie écrue pour la même destination, du 1er juillet 1858 au 15 janvier 1859 (6 mois 1/2), ont été :

1° En *thé :* de Canton . . . . livres. 15,974,100
» de Fou-Tchéou 9,077,000
» de Chang-Haï 7,369,000

Total. . . . 32,420,300

2° En *soie écrue :* de 45,403 balles.

thés, pour les pays occidentaux, s'est élevé, en 1844, aux chiffres suivants :

Angleterre	En piastres (de fr. 5-48)	13,742,960
États-Unis		5,064,926
Hollande		862,324
Suède		144,908
Pays hanséatiques		112,120
France.		67,127
Belgique		4,096
Russie.		5,533,331

D'après M. Dabry, l'Europe a reçu, du 1[er] juillet 1858 au 1[er] juillet 1859, près de 4,150,000 kil. de soie de Chine, représentant une valeur de plus de 250,000,000 de fr. (1).

Voici, d'après les tableaux officiels publiés par le *London and China thelegraph*, du 28 novembre 1859, les résultats généraux du commerce de la Grande-Bretagne avec la Chine.

En 1857, les affaires (importations et exportations) de l'Angleterre et des Indes avec la Chine se sont élevées au chiffre de 22,122,469 livres sterling, malgré la cessation du commerce du thé avec Canton. L'année précédente, en dépit de la même cause et de la crise financière, le commerce avec la Chine avait dépassé le chiffre de 20 millions de livres.

---

(1) Soie écrue exportée pour Marseille :

Année 1856-57. . . .	balles.	11,459
— 1857-58 (9 mois) . . .		7,060
— 1858-59 (6 mois) . . .		4,694

Pauthier : *Histoire des relations politiques de la Chine.*

En 1833, la valeur déclarée des produits manufacturés anglais exportés en Chine s'élevait à 630,578 livres ; en 1840, elle n'était que de 524,190 livres ; et à la fin de la guerre, en 1842, elle montait à 969,381. Peu d'années après l'ouverture des cinq ports, la valeur des objets exportés en Chine, et importés de la Chine en Angleterre, s'accrut d'une manière surprenante, ainsi que le constate le tableau suivant :

		Valeurs des	
Années.		export. en Chine.	imp. de la Chine.
1849	liv. st.	1,537,100	6,170,672
1850		1,674,145	inconnu.
1851		2,161,268	7,971,491
1852		2.503,599	7,712,771
1853		1,749,597	8,255,215
1854		1,000,716	9,125,000
1855		1,277,944	8,746,590
1856		2,216,123	9,421,648
1857		2,449,982	11,448,639
1858		2,876,447	7,043,000

Les exportations des produits étrangers et coloniaux vers la Chine (par bâtiments anglais) sont consignées dans le tableau suivant :

Années.		Objets exportés.
1849	Valeurs en liv. sterl.	52,258
1850		49,410
1851		72,185
1852		54,751
1853		57,185
1854		26,400
1855		26,052
1856		70,611
1857		55,192
1858		90,005

L'argent exporté par l'Angleterre en Chine s'est élevé :

En 1849, à . . . . liv. sterl.	58,072
1850	102,316
1851	51,816
1852	455,676
1853	1,920,496
1854	1,376,773
1855	3,166,514
1856	4,479.315
1857	1,355,117
1858	3,114,597

Le commerce de la Chine avec les Indes anglaise, est représenté par le tableau suivant :

ANNÉES.	EXPORTATIONS				IMPORTATIONS soie, drogues et objets divers.
	opium.	coton.	autres articles.	TOTAL.	
1849 liv. st.	5,345,719	1,013,512	167,059	6,526,290	831,361
1850 . . .	5,443,588	741,504	116,754	6,401,846	809,801
1851 . . .	5,074,078	1,160,364	118,093	6,352,535	989,369
1852 . . .	6,082,307	2,291,926	148,784	8,523,017	924,159
1853 . . .	6,470,916	1,026,444	122,959	7,620,319	566,943
1854 . . .	5.802,469	808,570	93,695	6,704,734	810,337
1855 . . .	5,684,978	629,143	121,013	6,445,134	915,049
1856 . . .	5.592,532	810,628	189,793	6,592,953	787,717
1857 . . .	6,505,586	715,852	347,546	7,568,984	599,672
1858 . . .	8,241,032	393,493	732,312	9,366,837	915,858

Les rapports d'intérêts entre la Grande-Bretagne et la Chine sont de quatre sortes, et concernent : 1° le commerce direct de l'Angleterre avec la Chine; 2° le commerce entre les Indes et la Chine; 3° le commerce entre la Chine et l'Australie ; 4° le commerce entre la Chine et les États-Unis, par bâtiments anglais ou par des maisons anglaises.

L'Australie et les États-Unis payent le thé chinois en traites sur Londres, et ces traites sont en réalité soldées par l'or de l'Australie et par les cotons des États-Unis importés en Angleterre.

Les tableaux indiqués plus haut prouvent que, dans la seule année 1842, les produits manufacturés apportés directement de l'Angleterre en Chine se sont élevés à la somme de 969,381 liv. sterl., et que les produits chinois apportés en Angleterre ont atteint la somme de 9,956,200 liv. sterl. Depuis cette époque jusqu'au 1er janvier 1859, c'est-à-dire pendant l'espace de onze années, ces chiffres ont plus que doublé. En effet, pendant l'année 1858, les produits manufacturés anglais importés en Chine se sont élevés à la somme de 2,876,447, et les produits chinois apportés en Angleterre ont été de 7,043,000 liv. sterl.

Les principaux articles fournis par les manufactures anglaises pour la Chine sont : les cotons filés, les étoffes et les tricots de laine, les divers autres lainages. Les principaux articles apportés de la Chine en Angleterre sont : le thé, la soie, le sucre et la rhubarbe. En 1858, on a apporté en Angleterre 73,359,000 livres de thé et 2,521,000 livres de soie.

Le commerce entre l'Inde et la Chine a été, en 1842, de 2,883,764 liv. sterl. pour les exportations de l'Inde en Chine, et de 566,805 liv. sterl. pour les importations de la Chine dans l'Inde. Pendant l'année 1858, ce commerce a été de 9,366,800 liv. sterl. pour les exportations de l'Inde en Chine, et de 915,000 liv. sterl. pour les importations de la Chine dans l'Inde ; pendant cette dernière année, l'opium importé en Chine a été de 68,004 caisses, représentant une valeur de 8,241,032 liv. sterl.

La Chine reçoit de l'Inde beaucoup plus qu'elle ne lui donne, et la plus grande partie du thé et de la soie importés de Chine en Angleterre se trouve payée aux Chinois avec

l'opium et le coton de l'Inde. Le document auquel nous avons emprunté les calculs qui précèdent, ne donne pas les chiffres relatifs à l'Australie et aux États-Unis d'Amérique, parce que les relevés de la douane de Shang-haï, ainsi que ceux de la direction de Hong-Kong, aux dernières dates, n'étaient pas entièrement terminés : mais on peut induire des faits connus d'une manière positive et de ceux qu'on ne connait qu'approximativement, que les relations de la Grande-Bretagne avec la Chine, en y comprenant les transactions de tous genres auxquelles elles donnent lieu, procurent au commerce anglais une masse d'affaires qu'on peut estimer à environ deux milliards de francs et qui tend à s'augmenter encore (1).

De combien ne s'accroitrait pas ce mouvement, si l'empire du milieu était, dans toute son étendue, accessible au commerce européen ?

Il est plus difficile de savoir quelle est l'importance des affaires de la Russie avec la Chine. Tout ce que nous pouvons dire à cet égard, c'est que les marchandises russes et étrangères, échangées sur le seul marché de Kiakhta, s'élevaient en 1770 à la valeur de 28 millions de francs, et qu'en ce moment elles ont atteint le chiffre de 90 à 100 millions (2).

Du 1er janvier au 1er octobre 1857, le mouvement des thés

(1) M. John Bowring, ancien gouverneur de Hong-Kong, disait naguère dans une lecture publique faite à Londres : « Quoique nous n'ayons pas pénétré au delà des frontières de l'empire et que jusqu'à une époque récente cinq ports seulement nous fussent ouverts l'extension qu'on prise nos affaires est énorme et je puis dire que 40 à 50 millions de livres sterling sont placés avec avantage dans le commerce de la Chine et que cette somme produit 10 millions de livres sterling, ou la huitième partie environ des revenus de l'Angleterre et de l'Inde. »

(2) *Relation de la Russie avec la Chine*, par A. Bonneau.



de Chine, par Kiakhta, a été de 18,057 caisses pour les thés de fleurs et de 90,991 caisses pour les ordinaires ; soit un total des 109,048 caisses.

Comparativement aux résultats de 1856, le premier de ces deux chiffres présente une différence en moins de 1,833 caisses, et le second, au contraire, une différence en plus de 21,291 caisses ; soit pour le tout un accroissement de 19,458 caisses.

Quant aux thés en briques, l'échange a été de 21,000 caisses, chiffre qui dépasse celui de 1856 de 7,833 caisses (1).

Les Américains font annuellement, à l'importation et à l'exportation, pour plus de 100 millions d'affaires, et ce chiffre tend à augmenter rapidement (2).

Quant à la France, dans les meilleures années, ses échanges avec la Chine n'ont pas dépassé 2 millions.

En 1855, son commerce n'était représenté dans les cinq ports que par dix-sept navires, jaugeant ensemble 6,000 tonneaux.

L'empire chinois présente un avantage que l'on ne rencontre pas dans d'autres pays et dont le commerce doit tenir compte, c'est que les révolutions intérieures n'exercent presqu'aucune influence sur les relations commerciales. Il y a deux siècles, le pays comptait jusqu'à huit armées rebelles, et le commerce ne fut aucunement troublé par cet état de choses. Le même fait s'est vérifié depuis la révolte des taï-pings.

Une autre circonstance favorable au développement des affaires en Chine, est le goût prononcé et la rare aptitude des Chinois pour le commerce. Leur esprit rusé et subtil

---

(1) Renseignements statistiques de M. G. Pauthier.

(2) Du 1er juillet 1857 au 12 avril 1858, les exportations en *thé* vers les États-Unis se sont élevées à 11,151,599 kilogrammes.

les pousse naturellement vers cette branche, à laquelle ils préparent en quelque sorte leurs enfants par des jeux qui, tous, ont un cachet de mercantilisme.

Bien que les Asiatiques soient généralement peu scrupuleux et peu sûrs dans leurs relations, cependant les Européens qui ont fait des affaires avec la Chine sont unanimes pour reconnaître la probité irréprochable des grands négociants. « Il est fâcheux, dit l'abbé Huc, que ceux-ci ne puissent pas en dire autant des Européens. »

Le commerce intérieur de la Chine, favorisé par toutes ces causes et par un vaste système de canalisation, suffit surabondamment pour occuper la partie de la nation qui peut se livrer aux occupations mercantiles.

Han-Keou, placée au centre de l'empire, sur les bords du fleuve bleu, est en quelque sorte l'entrepôt général des dix-huit provinces : c'est de là qu'arrivent et c'est là que partent les marchandises qui aliment le commerce intérieur.

Les Chinois n'ont en fait de monnaie qu'une petite pièce en cuivre et étain, appelée *sapèque* par les Européens et qui a la valeur d'un demi centime.

Cette pièce est très-utile et très-commode pour le commerce de détail.

L'or et l'argent, employés pour les achats plus considérables, se pèsent comme une denrée ordinaire.

Il existe en outre, dans toute l'étendue de l'empire, des billets de banque payables au porteur, émis par les grandes maisons de commerce et acceptés dans toutes les villes importantes.

M. Scarth, consul belge à Shang-haï, homme pratique, connaissant parfaitement la Chine, où il dirige une grande maison de commerce (1), pense que les importations étrangères

(1) Rapport du 1er février 1859. Voir le Recueil consulaire.

prendront de l'extension le jour où les étrangers seront autorisés à résider et à trafiquer dans l'intérieur de la Chine.

Il indique les articles suivants comme pouvant être vendus avec le plus de succès :

Les shertings ;

Les coutils ;

Les toiles ;

Les laines ;

Les barres pour clous ;

Le fer et le plomb ;

Les fils de coton ;

Le verre à vitres et les cristaux.

Plusieurs de ces articles sont déjà exportés en Chine, non pas par voie directe, mais par les négociants anglais et hambourgeois, qui les commandent aux fabricants belges. Ainsi, l'année dernière, Hambourg a expédié en Chine dix navires, dont quelques-uns portaient des tissus et des verres à vitres de provenance belge.

M. Natalis Rondot, attaché en qualité de délégué de l'industrie linière à la mission de France en Chine, estime qu'il se vend annuellement dans ce dernier pays 70,000 pièces de drap légers provenant de Leeds, Verviers, Düren, Elberfeld, Eupen et Aix-la-Chapelle.

« Nous avons, dit-il, comparé aux zéphirs de Verviers, » de Düren, etc., ceux de Sedan, d'Elbeuf et de Bischwil- » ler ; et nous pensons que pour le prix et la qualité nous » sommes inférieurs aux Belges et aux Rhénans. »

Pour cet article, l'Angleterre ne saurait l'emporter sur la Belgique ni sur les provinces rhénanes, et cela est si vrai, qu'un grand nombre de *spanish stripes* sont fabriqués à Düren, Aix-la-Chapelle, Verviers, etc., pour le compte de négociants de Londres et de Liverpool.

D'après le même auteur, il se consomme chaque année

en Chine 200,000 pièces de serge commune désignée sous le nom de *longs ells*, qui rentre particulièrement dans la spécialité industrielle du Yorkshire, de Roubaix et d'Amiens.

On vend beaucoup de camelots en laine longue et de *polemieten* en poils de chèvre. « Quant aux flanelles, aux ana» costes, aux mérinos, aux couvertures et à quelques autres » tissus de laine, la Chine leur offre un débouché assez con» sidérable, mais encore peu régulier. »

Le goût des étoffes de fantaisie étrangères pour les vêtements et les ameublements paraît se répandre rapidement en Chine ; depuis le traité de Nanking, on vend à Canton et à Shang-haï des lainages brochés, damassés et imprimés. Les Chinois, qui recherchent l'économie en toutes choses, paraissent surtout disposés à remplacer dans leur costume les soieries par les étoffes damassées et brochées en soie, laine peignée, coton et fantaisie. Les autres nouveautés trouveront également un débouché assez fructueux, si dans leur fabrication on se conforme au goût et aux besoins des consommateurs asiatiques.

L'industrie chinoise produisait depuis longtemps des étoffes de coton étroites, d'un prix assez élevé, mais fort solides. Qu'ont fait les Anglais pour combattre cette industrie rivale ? Ils ont inondé les ports d'une quantité immense de cotons très-larges (*long cloths*), mais peu solides, et ils ont livré ces tissus à des prix inférieurs, avec perte même, aux Chinois, en échange du thé qu'ils refusaient de prendre à d'autres conditions.

Cette invasion, habilement concertée, a forcé, dit-on, les cultivateurs et les fabricants de coton de Kiang sou et du Tché-kiang à abandonner, les uns leurs plantations, les autres leurs métiers, pour chercher une occupation plus lucrative. A mesure que la vente a pris du développement,

les industriels anglais ont haussé leurs prix; en ce moment ils ne vendent plus à perte, mais les bénéfices sont encore insuffisants.

« Si nous en croyons plusieurs négociants anglais, avant cinq ou si ans, les prix atteindront le chiffre de 3 1/2 piastres pour la pièce de 40 yards (1). »

L'état de notre industrie, le bón marché et l'excellente qualité de plusieurs de nos produits permettent de croire que la Belgique pourra lutter avantageusement sur les marchés de la Chine avec les États de l'Europe et de l'Union américaine.

Mais pour atteindre plus sûrement ce but, il faudrait qu'un certain nombre de Belges allassent s'établir dans les ports chinois. « Il ne suffit pas que quelques amateurs soient renseignés par leur correspondance mensuelle sur les faits relatifs à leurs spéculations; il importe qu'on possède une source commune et permanente d'informations, en même temps que des agences où les consignations puissent être adressées en toute sûreté (2). »

Les annales de la Belgique mentionnent un résultat qui doit nous rassurer sur l'avenir de nos relations avec les contrées orientales. On lit, en effet, dans lés *Recherches historiques sur le commerce des Belges aux Indes*, par M. Levae, que, de 1714 à 1718, les armateurs d'Anvers et d'Ostende ont réalisé sur les cargaisons des navires expédiés à Canton, un bénéfice évalué par Houwens de Gardiens à 250 p. c. au plus et à 150 p. c. au moins.

Et vers la même époque, nos compatriotes, guidés par un aventurier français, le chevalier Hollet de la Merveille, jetè-

---

(1) *Étude pratique des tissus de laine*, etc. par N. Rondot, pour 1847.
(2) N. Rondot.

rent à Bankibazaret à Balazor sur les bords du Gange, à Coblon et à Itchapour sur les côtes du Coromandel, les bases de quatre établissements dont la prospérité naissante excita à un haut degré la jalousie des Anglais et des Hollandais. On y comptait déjà, vers 1725, 8 à 900 familles belges.

« A cette époque, dit un de nos historiens, on nous recherchait avec empressement au Mongol et à la Chine, où l'on était fatigué de la conduite hautaine des Anglais et des calculs avares des Hollandais; nos factoreries, au Coromandel, se trouvaient en voie de prospérité et espéraient un brillant avenir (1). »

Si l'on pouvait douter des avantages que présentent les ports belges pour l'exploitation des marchés de l'extrême Orient, il suffirait de rappeler que la France, l'Angleterre, la Hollande, et pendant quelque temps l'Espagne, se liguèrent contre une simple compagnie de négociants établie à Ostende sous le patronage du gouvernement autrichien.

Lorsqu'il fut question de délivrer des lettres patentes à cette compagnie, le ministre du roi George à la cour de Vienne, déclara que le projet d'établir des relations commerciales entre nos provinces et les Indes ne pouvait recevoir d'exécution à cause du *préjudice immense* qu'avaient éprouvé les compagnies anglaise et hollandaise par la baisse du prix des denrées coloniales occasionnée par leur affluence à Ostende. Il ajouta : « que si pareil état de choses continuait, ces compagnies se verraient *hors d'état de faire leurs frais.* »

Qui, après cela, oserait soutenir que la Belgique n'est pas un pays heureusement situé pour le commerce transatlan-

(1) Ad. Levae.

tique! Bien coupable serait la nation, et bien aveugle son gouvernement, si la grande et concluante expérience du passé devait être perdue pour la génération actuelle et pour celles qui la suivront!

CHAPITRE VIII.

Relations de l'Europe avec la Chine. — Politique à suivre par les Européens. — Projet d'une expédition belge dans ce pays.

Depuis longtemps les peuples civilisés de l'Europe débordent sur le reste du monde. A quoi tient cette tendance, ce flot montant qui a recouvert une si grande partie du globe? au besoin de créer des relations nouvelles dans l'intérêt du commerce et de l'industrie et, jusqu'à un certain point aussi, Au désir de faire entrer les destinées des peuples orientaux dans le giron de l'Église chrétienne.

Les contrées qui restent encore en dehors du mouvement européen sont : l'intérieur de l'Afrique, la Tartarie, le Thibet, l'orient et l'occident de l'Asie. Aucune n'offre plus de ressources et plus de chances de succès que l'empire chinois; aussi depuis trois siècles cette contrée a-t-elle tenté l'esprit d'entreprise de toutes les nations maritimes ; le Portugal, l'Angleterre, la Russie, l'Espagne, la Hollande, les États-Unis, et les pays du nord de l'Allemagne.

Après avoir eu des relations avec l'empire romain, depuis Auguste jusqu'en 1371, et avec la France, depuis Saint-Louis jusqu'à Philippe le Bel, et après avoir été longtemps explorée par les missionnaires catholiques qui déjà, en 635, avaient un établissement à Péking, la Chine finit par n'avoir plus aucun rapport avec l'Europe, à ce point qu'au xve siècle on doutait pour ainsi dire de son existence.

Il fallut que les Portugais la découvrissent de nouveau en 1517.

Ces marins aventureux fondèrent vingt ans après la colonie de Macao, qui devint l'entrepôt du commerce européen.

Les premiers négociants anglais s'établirent à Canton en 1644. Ils s'y trouvèrent tout d'abord en présence de difficultés sérieuses provoquées, en partie, par le mauvais vouloir des Portugais plus anciens qu'eux dans le pays.

En 1759, la Compagnie des Indes anglaises (qui avait le monopole du commerce de la Grande-Bretagne avec la Chine) résolut d'abandonner Canton et de chercher, plus au nord, d'autres marchés et d'autres débouchés. Elle fonda en conséquence, sous la direction de Flint, un établissement à Ning-po; mais bientôt, sur un ordre du vice-roi, le commerce fut interdit sur ce point et la factorerie détruite.

Quelques années après, en 1793, l'Angleterre envoya lord Macartney en ambassade à Péking pour obtenir, entre autres avantages, la cession en toute propriété soit de Macao, soit de l'île de Whampoa, une résidence permanente à Péking et un établissement à Chou-san (1); mais cette tentative n'eut aucun succès.

Pendant trois siècles (jusqu'au traité de Nanking),

---

(1) *Extrait d'une lettre de M. J. de Grammont, missionnaire apostolique à Péking, au sujet de l'ambassade anglaise;* reproduite par *Van Braam* dans sa relation de l'ambassade hollandaise.

Macao et Canton furent les seuls ports chinois ouverts au commerce européen.

La guerre de l'opium, provoquée par le vice-roi de Canton, fournit enfin à la Grande-Bretagne l'occasion de s'emparer de l'île de Chou-san, convoitée depuis 50 ans. (Juillet 1840). Cette île, située au-dessous de l'embouchure du Yang-tze-Kiang, offrait tous les avantages désirables pour un établissement commercial; mais, comme à cette époque l'importance du commerce avec le Nord n'était pas connue, l'Angleterre crut devoir préférer une position dans la rivière de Canton, regardée jusque-là comme la grande artère du commerce chinois. C'est ainsi qu'elle s'engagea, par la convention du 20 janvier 1841, à évacuer Chou-san, moyennant la cession de Hong-Kong, cession qui fut confirmée par le traité de Nanking conclu l'année suivante.

L'établissement commercial de Hong-Kong acquit en peu de temps une si grande importance, qu'il fit déchoir le commerce de Macao.

Les révolutions politiques et les grandes guerres européennes où la France s'est trouvée engagée depuis la fin du XVIIIe siècle, ont empêché cette nation d'étendre ou de maintenir son influence dans l'extrême Orient. Ce fut seulement après le traité de Nanking qu'elle songea sérieusement à exploiter la Chine par la brèche que venait d'ouvrir le canon anglais. Son ambassadeur, M. de Lagrenée, obtint en 1844, par le traité de Whampoa, des avantages analogues à ceux que la Chine avait accordés à la Grande-Bretagne; il obtint de plus, par l'édit du 28 décembre de la même année, quelques garanties en faveur des Chinois chrétiens et des missionnaires français.

En 1845, la marine française planta son drapeau sur l'île malaise de Basilan; mais, par suite des réclamations de l'Espagne, qui considérait cette île comme faisant partie du groupe

des Philippines, elle lâcha prise, afin, sans doute, de ne pas entraver la fameuse négociation des mariages espagnols.

Depuis, la France est intervenue en Chine, à la demande de l'Angleterre, pour venger l'affront fait au pavillon britannique par la capture de l'*Arrow* (1). Elle avait, du reste, été provoquée à cet acte par le supplice du missionnaire français Chappedelaine, jugé et mis à mort contrairement à l'édit du 28 décembre 1844 (2).

Les flottes combinées, sous les ordres des amiraux Seymour et Rigault de Genouilly, s'emparèrent de Canton à la fin de 1857 et mirent une garnison anglo-française dans cette ville.

L'année suivante, les mêmes flottes forcèrent l'entrée du Pei-ho et obtinrent, par les traités des 26 et 27 juin conclus à Tien-tsin, une indemnité de guerre, l'ouverture de nouveaux ports au commerce européen et le droit d'entretenir une représentation permanente à Péking.

Non contente d'avoir pris possession d'une partie du territoire chinois, en compagnie de son alliée, la France s'établit pour son propre compte dans la Cochinchine, où elle a, dit-on, l'intention de créer un établissement commercial et maritime.

Jusqu'ici, chevalier errant des missions, la fille aînée de l'Église s'était contentée de protéger en Chine les intérêts de la foi; elle veut aujourd'hui faire plus, introduire son influence politique en Asie, et réparer la perte de son ancienne puissance dans les Indes. Tâche glorieuse, dans l'accomplissement de laquelle son gouvernement sera soutenu

(1) Cette lorcha chinoise, naviguant sous pavillon anglais, fut capturée par ordre de Yeh, au moment où ses matelots pillaient, dit-on, un village (8 octobre 1856).

(2) Chappedelaine fut décapité en février 1856, dans le Kouang-si, premier siége de la secte des taï-pings. Il est probable qu'on l'a accusé de participation à cette révolte, qui invoque le nom du Christ pour renverser les Mantchoux.

par tous les partis soucieux de la grandeur et de la prospérité de la France.

Un troisième compétiteur pour l'exploitation des marchés chinois et qui a pris les devants sur la France, sont les États-Unis d'Amérique. Leurs marchands se trouvent établis dans tous les ports ouverts au commerce européen. S'ils n'ont pas fondé de colonies, c'est que leur constitution le leur défend, et que jusqu'ici ils n'ont pas eu d'intérêt assez puissant pour modifier leur pacte social. Leur rôle se borne à exploiter avec profit les colonies des autres nations. Toutefois, comme nul commerce n'est possible sur les côtes de la Chine sans protection navale, le gouvernement de Washington songe, dit-on, pour rendre cette protection plus efficace et plus facile, à s'emparer des îles Loo-choo, projet dont les Anglais se préoccupent autant que de l'extension rapide du commerce américain dans ces parages (1).

II

Pour juger de l'influence que les divers États maritimes exercent ou peuvent exercer sur la Chine, il ne faut pas seulement tenir compte de leurs armées de terre ou de mer, il faut encore et surtout considérer l'importance de leurs possessions asiatiques.

L'Espagne n'a conservé en Asie que l'archipel des Philippines et les Mariannes.

---

(1) Il faut remarquer, que l'occupation de la Californie a mis une distance de 38 journées seulement entre les États-Unis d'Amérique et les côtes de la Chine.



Le Portugal a tout perdu, sauf Goa dans l'Inde, Macao en Chine et l'île de Timor dans la Malaisie.

Les colonies asiatiques de la Hollande sont Sumatra Borneo, Java, les îles de la Sonde, les Moluques et le petit établissement de Décima sur le sol du Japon.

La France, depuis 1815, ne possède plus dans les mers de l'Inde que l'île de la Réunion, Mayotte, Nossi-Bé, Sainte-Marie de Madagascar, Pondichéry et Karikal sur la côte du Coromandel; Yanaon sur la côte d'Arixa, Mahé sur la côte de Malabar, Chandernagor, sur le Gange; toutes colonies peu importantes et difficiles à garder.

L'Angleterre est, sans comparaison, la nation la plus influente en Orient: on peut même dire qu'elle est aujourd'hui la première nation asiatique, grâce à l'occupation de la péninsule indienne, de Ceylan, d'Aden, des ports Birmans, du détroit de Malacca, de Labuan et de Hong-Kong.

Mais, à côté de l'Angleterre, il s'élève en Orient une puissance redoutable qui déjà étreint la Chine dans ses bras vigoureux : c'est la Russie.

Les relations des Russes avec le céleste empire datent de 1653 (époque de l'envoi de la première ambassade à Péking); mais dès 1643, profitant des embarras de la Chine, alors aux prises avec les Tartares, ils avaient fait une reconnaissance hostile dans le bassin de l'Amour.

La seconde ambassade, envoyée à Péking en 1688, eut pour mission de demander que *Sakhalien-oula* ou le fleuve *Amour*, devint, dans toute son étendue, limite séparative des deux empires; mais, par le traité du 22 août, la Russie obtint seulement pour limite la rivière Kerbetchi, appelée aussi Ourouon, qui se décharge dans l'Amour (1).

(1) En 1720, Pierre le Grand envoya une troisième ambassade pour obtenir une résidence permanente à Péking et la liberté de commerce avec la Chine; mais cette demande ne fut pas admise.



Après bien de vicissitudes, les deux pleuples finirent par nouer des relations commerciales qui se concentrèrent sur le vaste marché de Kiakhta, petite ville de 15,000 âmes, située à proximité du lac Baikal, sur les confins de la Chine et de la Sibérie (1).

Les transactions ont lieu toute l'année, mais c'est surtout au mois de décembre qu'elles s'opèrent sur une grande échelle.

Les draps et les cotonnades de l'Angleterre commencèrent à être expédiées sur le marché de Kiakhta en 1812 ; on les remplaça en 1817 par des draps prussiens et bientôt par des draps polonais. Mais la Russie s'était adonnée elle-même avec ardeur à la fabrication des tissus de laine. Jusqu'à la fin du siècle dernier, elle dépensait, chaque année, plus de 16 millions de francs pour l'achat de draps étrangers destinés à sa propre consommation. Elle arriva peu à peu à se suffire à elle-même, et, à partir de 1839, on ne vit plus à Kiakhta que des draps russes qui se répandirent rapidement sur tous les marchés du nord de la Chine jusqu'à Shang-haï, à Sou-tchou et à Tien-tsin, où ils obtinrent, par leur bas prix, une grande préférence sur les draps anglais. Aujourd'hui les tissus de laine et de coton entrent, avec les cuirs préparés, pour les trois quarts dans les exportations de la Russie (2).

Le marché de Kiakhta a le très-grand inconvénient d'être séparé des parties productives de l'empire chinois par le vaste désert de Gobi. C'est sans doute afin de parer à cet inconvénient, que les russes ont depuis fort longtemps cher-

(1) Sur le reste de la frontière il ne se fait qu'un commerce interlope dont on ne saurait apprécier la valeur, même approximativement.

(2) Tegoborski, *Etude sur les forces productives de la Russie.*



ché à étendre leur frontière jusqu'aux bords du fleuve Amour.

Pendant la guerre de Crimée, le bruit se répandit qu'ils avaient enfin atteint ce but : mais l'escadre anglo-française chercha vainement aux bouches du fleuve les établissements dont on avait parlé : ces établissements n'étaient alors qu'à l'état de projet, mais de projet étudié et arrêté dans toutes ses parties. A peine le traité de Paris eut-il rendu à la Russie sa liberté de mouvements, que la frontière sibérienne fut brusquement portée jusqu'aux rives de l'Amour. Une forteresse fut créée sous le nom de Strelotschnaïa, au confluent de l'Argoun et de la Chilka, qui, par leur réunion, forment l'Amour, et une autre, aux bouches mêmes du fleuve, sous le nom de Nicolaïewsk ; des stations de cosaques furent établies le long du fleuve et on commença immédiatement des routes militaires pour les relier entre elles.

L'empereur de la Chine, menacé par une formidable insurrection, ne fut pas en mesure de déclarer la guerre à la Russie. Pour cette raison, et peut-être aussi dans l'espoir de trouver, en cas de péril, chez les Russes, un appui contre les rebelles, il conclut le 28 mai 1858, avec le général Mouravieff, le traité d'Aighun, qui donne pour limites à l'empire l'Amour et l'Argoun (1).

Nicolaïewsk est un port libre où se trouvent déjà plusieurs maisons de commerce russes, allemandes, américaines et chinoises. Ce port et les mines de charbon de l'île Tarakaï ou saghalien, située à l'embouchure de l'Amour, et dont le général Mouravieff s'est également emparé, contribueront puissamment au développement de la marine russe dans ces parages. Avant dix ans, les marchés créés sur les rives

---

(1) Voir *la Revue contemporaine*, 15 juillet 1859.

de l'Amour rivaliseront peut-être avec celui de Kiakhta.

Nicolaïewsk est en relation avec San-Francisco par un service régulier de paquebots; l'on voit arriver dans ce port des bâtiments de Boston, de Hambourg, de Londres. Un peu au-dessous de l'embouchure du fleuve, dans la baie de Castres, près de la ville d'Alexandrovsk, on va construire un grand établissement naval, un nouveau Sébastopol. M. Charles Gay prétend, sur la foi d'une lettre datée du port de Wejchaj-Wej, dans la mer Jaune, le 13 juillet dernier, qu'il est question d'une nouvelle délimitation des frontières, et que la Chine céderait à la Russie tout le littoral de la Corée, c'est-à-dire l'entrée même du golfe de Pé-tchi-li.

Nous ajouterons que le traité de Tien-tsing, négocié par l'amiral Putiatine, met la Russie en jouissance de tous les privilèges commerciaux et politiques qui ont été accordés par la Chine à la France, à l'Angleterre et aux États-Unis.

Ce même traité stipule qu'il sera établi des relais de poste entre Péking et Kiakhta, et que les dépêches feront le trajet en quinze jours. L'une des dernières malles annonce que le général Mouravieff, devenu Mouravieff-*Amoursky*, en souvenir du succès de ses négociations, venait d'arriver en Chine avec plusieurs ingénieurs pour étudier lui-même la question du télégraphe destiné à mettre les deux pays en communication permanente (1).

Déjà en ce moment, la distance de 8,000 kilomètres qui sépare Saint-Pétersbourg de Péking, peut être franchie en 25 ou 26 jours, grâce aux relais de chevaux établis depuis Kiakhta jusqu'aux rives de la Néva (2).

Les ports de la Corée ont, sur ceux de l'Amour, le grand

(1) *L'Europe devant la Chine*, p. 148.
(2) *Revue contemporaine*, 15 juillet 1859.

avantage de n'être pas bloqués par la glace une partie de l'année. Maîtresse de ce royaume, la Russie pourra en deux ou trois jours débarquer un corps d'armée à l'embouchure du Pei-ho et, en moins de deux semaines, faire arriver ses troupes par terre jusqu'à Péking.

Non contente de ces immenses avantages, la Russie fait de nouvelles et plus vives instances pour obtenir accès au Japon.

L'Angleterre suit d'un œil jaloux et inquiet ce développement rapide de la puissance russe. Elle ne peut se dissimuler que si le tzar voulait porter ses troupes au cœur de la Chine, en profitant de la crise politique qui désole cet empire, il serait en mesure de le faire, ayant dès à présent une admirable base d'opérations, et pouvant compter sur l'appui des peuplades tartares, rivales des mantchoux, lesquelles, d'après MM. Huc et Gabet, n'attendent qu'un signal du grand Lama pour s'emparer à leur tour de la Chine.

Dans l'intérêt de son commerce et de son influence politique, la Grande-Bretagne doit surveiller de près cette rivale, bien autrement redoutable que la France et les États-Unis de l'Amérique. Déjà le *Times* a sonné le tocsin d'alarme dans un article remarquable, dont voici la conclusion : « Les Bretons et les Moscovites doivent reconnaître que » leurs empires respectifs sont voués à une rivalité sans fin. » Les inimitiés de la Grande-Bretagne avec d'autres nations » peuvent être purement temporaires, parce qu'elles dé- » pendent de telle ou telle question locale, de tel ou de tel » intérêt du moment. Mais aussi longtemps que les Russes » chercheront à étendre leur pouvoir en Asie, l'Angleterre » sera en antagonisme avec eux. »

Cet article explique l'offre de coopération faite par l'Angleterre au gouvernement français. En associant ce dernier

à une guerre qui a pour but de favoriser le commerce européen et peut-être aussi d'opposer des entraves au développement de la puissance russe, la Grande-Bretagne sert la cause de ses intérêts politiques, lesquels, dans cette circonstance, se confondent heureusement avec ceux de tous les peuples de l'Occident.

III

Avant d'aborder la question de l'intervention de la Belgique dans la croisade organisée contre la Chine, il importe d'être bien fixé sur la ligne de conduite à suivre par les Européens à l'égard de cet empire.

Plusieurs écrivains français, anglais et américains se sont réjouis de voir la Chine aux prises avec les États de l'occident. persuadés que cette guerre aura pour conséquence l'émancipation intellectuelle et morale d'un peuple qui représente numériquement le tiers de la race humaine.

M. Meadows, après avoir constaté que les rebelles de Nanking ont mêlé à leurs croyances et à leurs pratiques religieuses les dogmes et les cérémonies du christianisme, espère que le temps n'est pas éloigné ou 360 millions d'idolâtres et de panthéistes feront leur entrée dans le sein de l'Église chrétienne. Dès lors, cette église, dont les fidèles ne forment qu'un septième de l'humanité, deviendra dominante par le nombre, comme elle l'est déjà par la force expansive des idées et de la puissance morale.

Ceux qui raisonnent ainsi se placent en dehors de la réalité.

Les taï-pings étaient sans doute à leur origine une secte

religieuse avec des tendances chrétiennes; mais ils se sont ajdoints peu à peu toutes les sociétés secrètes de l'empire, y compris celle du *Nénuphar blanc*, dont l'unique but est d'exterminer la dynastie régnante, ainsi que tous les Tartares de l'empire (1).

Le succès définitif de cette grande rebellion aurait pour conséquence le rétablissement des vieilles institutions, faussées et dénaturées par les Mantchoux. Nous puisons cette conviction dans les écrits mêmes de ceux qui fondent les plus grandes espérances sur les sentiments chrétiens des taï-pings. Ainsi, M. Meadows dit formellement, que les rebelles de Nanking lui ont déclaré ne vouloir entrer en rapport avec aucun État européen qui ne reconnaîtrait pas d'abord la prééminence des *princes du ciel* sur toutes les puissances de la terre. Pour eux, les Européens sont toujours des barbares, et c'est seulement par politesse qu'en présence de M. Meadows, ils les ont appelés *des frères barbares*.

Depuis cette visite, d'ailleurs, les taï-pings ont vu les Européens soutenir directement et indirectement les impériaux: notamment à la prise de Shang-haï, où les équipages français de la *Jeanne d'Arc* et du *Colbert* secondèrent les troupes de Hien-Foung (2). A cette occasion, l'amiral Laguerre reçut une lettre, où Ki, gouverneur impérial de la province, lui

(1) Les Chinois des ports ouverts aux Européens et les négociants établis dans ces ports doutent du succès définitif des rebelles, et la principale raison qu'ils donnent est que l'insurrection n'a jusqu'ici trouvé de partisans que dans les dernières classes de la société. Nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer sur cette opinion, qui pourrait bien être fondée, eu égard à la grande influence dont dispose en Chine la classe des lettrés.

(2) L'amiral Laguerre avait exigé que les rebelles démolissent une batterie qui n'aurait pu être attaquée par les Mantchoux sans que les boulets allassent droit aux maisons de commerce des Européens. Les insurgés ayant refusé, l'amiral français fit raser la batterie et s'empara ensuite de la ville, après une brillante affaire, à la grande satisfaction des mandarins.

témoignait sa plus vive reconnaissance et le priait même « de penser aux mesures nécessaires pour en finir avec les rebelles (1). »

Ce serait donc s'exposer à de grandes déceptions que de faire la guerre aux Chinois dans la pensée de soumettre leur pays aux influences européennes par l'action du christianisme.

Que les impériaux ou les rebelles triomphent, l'état intérieur de la Chine restera à peu près ce qu'il est. « Un peuple de plus de 400 millions d'âmes, dit M. Pauthier, un peuple qu'une civilisation a façonné comme dans un moule d'airain depuis plus de 4000 ans, ne se modifie pas au premier souffle étranger qui passe sur lui comme un léger nuage. »

Cette raison, à défaut d'autres considérations, doit engager les Européens et les Américains à rester neutres dans la guerre civile qui désole l'empire.

Jusqu'ici ce principe de non intervention n'a pas été respecté par eux. Ainsi la maison Russel, des États-Unis, et quelques armateurs de Macao, ont vendu aux impériaux des bateaux à vapeur et des armes. Une fonderie de Hong-Kong leur a fourni des canons et, s'il faut en croire M. Robert Sturgis (2), « il n'y a nul doute que les Chinois, dans leur commerce, n'obtiennent du matériel de guerre de la Russie et de l'Amérique, et qu'un grand nombre de bouches à feu n'aient été introduites par Hong-Kong, sur des navires anglais, arrivés d'Angleterre au su et connu des autorités britanniques. »

Les Européens doivent également s'abstenir de toute conquête totale ou partielle de la Chine, car, malgré les partis qui divisent cet immense empire, les Chinois sont

---

(1) *L'Europe devant la Chine*, par M. Gay, p. 112.

(2) *A foreigner's evidence on the China question*. Paris, 20 octobre 1859

unis par un lien commun : la haine du joug étranger. M. Meadows, qui visita les chefs des taï-pings à une époque où il leur eût été sans doute agréable de voir les Européens susciter la guerre aux impériaux, constate qu'ils « parurent très-contents d'apprendre, par lui, que les Européens ne songeraient pas à s'emparer d'une partie du territoire chinois (1). »

Cette considération suffirait pour éloigner toute pensée de conquête territoriale, si des raisons politiques de l'ordre le plus élevé ne faisaient aux Européens un devoir de s'en abstenir rigoureusement.

Un seul État jusqu'ici a manifesté l'intention de peser sur les destinées de la Chine, c'est la Russie, qui, depuis deux siècles, a profité de toutes les commotions intérieures de cet empire pour étendre ses frontières vers Péking.

Les circonstances présentes sont extrêmement favorables à ses projets, et nous avons vu comment elle en a profité. On assure même que l'amiral Putiatine, chargé de la négociation du traité d'Aighun (en 1858), a été autorisé à offrir à la cour de Péking le secours d'une armée russe contre les rebelles, en échange de la cession du territoire de l'Amour, et que, de son côté, le général Mouravieff, gouverneur général de la Sibérie, avait des pleins pouvoirs pour imposer à la Chine cette cession et l'ouverture de ses frontières, fallût-il porter la guerre au cœur de l'empire du milieu, fallût-il même renverser la dynastie régnante (2).

Ces prétentions, si elles se traduisaient en faits, amèneraient une perturbation considérable dans les affaires du monde.

Maîtresse en effet de la Chine, la Russie dominerait l'Asie, l'Europe et l'Amérique.

---

(1) *The Chinese and their rebellions*, p. 296.

(2) Voir la *Revue des Deux-Mondes*, 1858 ; article de M. Cucheval-Clarigny.

Cette vérité est si évidente, que nous avons lu avec une extrême surprise, dans un récent article de la *Revue des Deux-Mondes* : « Si la Russie mérite d'être arrêtée et combattue, » lorsque, poussée par la passion de l'agrandissement, elle » veut établir ses avant-postes en Allemagne et à Constan- » tinople, au cœur de cette Europe dont elle est la dernière » née, on doit, au contraire, *applaudir sans réserve à ses succès* » *en Asie,* car chacun de ses pas en avant est une victoire » de l'intelligence humaine sur la nature, une conquête de » la civilisation sur la barbarie (1). »

Les hommes d'État ne se contenteront pas de cette raison *humanitaire*, et ils se rangeront vraisemblablement à l'avis de M. Meadows, qui disait, il y a trois ans : « La cause » de la civilisation exige que nous nous opposions aux » Russes en Chine avec toute notre intelligence, toutes nos » richesses, toute notre force militaire, car les Chinois sont » plus libres sous la dynastie mantchoue qu'ils ne le seraient » sous les lois moscovites. »

Quoi qu'il en soit, la France et l'Angleterre, liguées naguère pour empêcher le colosse russe d'avancer son pied droit vers Constantinople, seraient bien inconséquentes si elles laissaient ce colosse, de son pied gauche, enjamber l'Amour et écraser Péking.

Comme représentants de l'Occident, ces deux puissances doivent empêcher la Russie d'étendre ses frontières vers la Chine et d'intervenir soit directement soit indirectement dans la guerre entre les taï-pings et les Mantchoux.

L'Amérique a un intérêt tout aussi grand à soutenir cette même politique, puisque l'extension de la Russie vers la Chine la menacerait dans son existence. Les publicistes

(1) Article déjà cité, 1858, de M. Chucheval-Clarigny.

américains, qui proposent de soutenir les Russes, perdent sans doute de vue que, maître de la Chine, l'empire moscovite pourrait lancer un demi-million de soldats dans le nouveau monde.

L'intérêt général veut donc que l'Europe fasse pour l'Asie ce qu'elle a fait pour elle-même ou, en d'autres termes, qu'il y ait un équilibre asiatique comme il y a un équilibre européen.

Quelques écrivains, entre autre, le savant M. de Rosny (1), ont conseillé aux Européens de prendre fait et cause pour les rebelles, qui paraissent animés de sentiments moins hostiles pour les étrangers, et de négocier ensuite avec eux sur le pied d'une amitié garantie par le souvenir d'importants services rendus à leur cause. Mais ceux qui tiennent ce langage oublient que l'on ne peut pas plus se fier à la reconnaissance des Asiatiques qu'à leur bonne foi. Ils oublient aussi que toute intervention des Occidentaux en faveur des taï-pings engagerait sans nul doute la Russie à soutenir les Mantchoux, auxquels, par leur origine tartare et par intérêt, elle doit être plus attachée qu'aux rebelles.

La seule chose que les Anglo-Français soient en droit d'exiger des Chinois, c'est que leur gouvernement exécute loyalement les traités conclus avec les Européens; qu'il rapporte les articles du Code pénal qui punissent le commerce avec les *barbares ;* qu'il ne se refuse plus obstinément à nouer aucune sorte de relations avec les Occidentaux; qu'il accorde à ces derniers la faculté de se faire représenter à Péking et des facilités de commerce égales à celles dont jouissent les Russes; qu'il permette aux Européens de circuler, de trafiquer et de vendre sur tous les points de

(1) *La question chinoise* (*Revue de l'Orient*).

l'empire, d'y professer et même d'y enseigner leur religion ; qu'il suive enfin l'exemple du Japon qui n'a pas attendu, pour abaisser ses bannières, l'emploi d'aucun moyen de coercition.

L'Angleterre demandera probablement aussi, dans l'intérêt d'un produit dont le monopole lui rapporte 75 millions par an, que le commerce de l'opium soit *régularisé*. Les philanthropes se récrieront sans doute contre cette prétention, mais leur voix produira peu d'effet aussi longtemps qu'elle n'aura pu empêcher dans les États civilisés et chrétiens de l'Europe la fabrication et la vente des liqueurs fortes dont l'effet sur l'organisme est aussi désastreux que celui de la vapeur d'opium.

Presque toutes les concessions que l'Europe peut raisonnablement demander à la Chine se trouvent inscrites dans le traité de Tien-tsin, dont il suffirait par conséquent d'obtenir la ratification. Le *Moniteur français* a fait connaître en substance la nature et l'étendue de ces concessions. « Elles ont, dit-il, une portée immense : tous les principaux » ports du littoral chinois, de même que les voies intérieures de communication, sont ouverts à notre navigation et à notre commerce. Nos nationaux qui, aux termes » de la convention de 1844, n'avaient accès que dans cinq » ports, pourront désormais, munis de passe-ports, parcourir sans obstacles toutes les parties de la Chine. Ce » n'est plus seulement grâce à un édit spontané du souverain que les Chinois chrétiens cessent d'avoir à redouter » les persécutions des mandarins, c'est en vertu de stipulations conventionnelles qui, rendant hommage aux bienfaits de la doctrine chrétienne, abolissent la législation » qui la proscrivait et permettent aux missionnaires de » l'Occident de circuler librement dans l'intérieur de l'empire pour la répandre parmi les Chinois.

» Le vice-roi de Canton cesse d'être l'intermédiaire

» obligé de nos communications; le représentant de la » France traitera directement avec le cabinet de Péking, et » il obtient à cet effet le droit de résidence dans cette » capitale...

» Le commerce recevra de nouveaux développements à » la faveur des droits acquis désormais aux négociants » d'acheter directement, sans intermédiaire, les marchan- » dises sur le lieu même de production. Une révision nou- » velle de tarifs harmonisera les droits de douane avec les » variations de prix. Les marchandises n'auront plus à » subir les surtaxes arbitraires dont les mandarins provin- » ciaux les frappèrent au passage; le gouvernement pu- » bliera une taxe de transit uniforme. Le droit de tonnage » sera également abaissé.... Enfin des mesures seront » prises pour la destruction de la piraterie. »

Les stipulations de ce traité, conclu le 26 juin 1858 entre le plénipotentiaires de l'empereur et les représentants de la France et de l'Angleterre (1), sont tellement contraires à l'esprit exclusif de la nation et aux tendances rétrogrades de l'empereur, que beaucoup de personnes admettent comme probable la supposition qu'il n'a pas été communiqué à Hien-foung (2). Mais cette supposition n'est plus admissible depuis la récente publication de la correspondance de lord Elgin, sous la direction duquel les négociations ont eu lieu. Il résulte en effet de cette volumineuse correspondance, qui remplit à elle seule un des *blue books* du Parlement, que le

(1) Les plénipotentiaires de la Russie et des États-Unis avaient pu signer le traité le 15 juin parce qu'ils n'avaient pas fait une condition *sinè quâ non* de l'admission d'un représentant de leur pays à Péking.

(2) Le plus grand obstacle à l'établissement de bonnes relations avec la Chine, ce n'est pas le peuple, mais le gouvernement impérial, qui a toujours persécuté les étrangers à Canton et qui ne voudra pas abdiquer sa suprématie, ni perdre le peu de prestige qui lui reste en revenant sur ses pas.

ministre anglais n'a quitté Tien-tsin qu'après avoir reçu (le 4 juillet) un décret de l'empereur approuvant les traités conclus avec les quatre puissances.

Les points qui avaient donné lieu aux plus grandes difficultés, étaient l'ouverture des ports du Yang-tse-Kiang et l'admission des représentants étrangers à Péking. Il fallut même que lord Elgin fît une concession sur ce dernier point, en substituant au droit absolu qu'il avait exigé d'abord la simple faculté d'envoyer un ambassadeur à Péking, « seulement à certaines époques périodiques ou » toutes les fois qu'une affaire importante l'y appellerait. »

En transmettant à Londres le traité ainsi modifié, le ministre anglais écrivit que les concessions obtenues, ou plutôt imposées par la force et arrachées par la crainte, « ne » sont rien moins, aux yeux du gouvernement chinois, » qu'une véritable révolution, et qu'elles impliquent l'abandon partiel des principes les plus sacrés sur lesquels repose la politique traditionnelle de l'empire. »

Le traité de Tien-tsin renferme donc toutes les concessions que l'Europe est en droit d'exiger, et la mission des Anglo-Français sera glorieusement accomplie s'ils parviennent à le faire ratifier et exécuter loyalement, complétement.

Cette mission, toutefois, n'appartient pas exclusivement à la France et à l'Angleterre. Tous les peuples ont le droit de s'y associer, et ce droit, l'empire chinois lui-même l'a reconnu en ouvrant ses ports non pas aux Anglais seulement, qui étaient venus lui arracher cette concession devant Nanking, mais à toutes les nations de l'Occident.

Il ne s'agit pas ici du droit de conquête, mais seulement du droit qu'a chaque nation admise au commerce de la Chine de faire respecter les clauses d'un traité signé et ratifié par l'empereur lui-même.

Or, ce traité a été violé, dans la personne de la France et

de l'Angleterre, par le supplice de Chappedelaine et par la capture de l'*Arrow*. Il a été sinon violé au moins paralysé, au préjudice de toutes les nations, par l'établissement d'une ligne de douanes qui intercepte les communications entre l'intérieur de l'empire et les sept ports ouverts au commerce européen.

C'est à rompre cette ligne et à faire entrer la Chine dans la sphère d'action des races chrétiennes, que doivent tendre les efforts de l'Europe : glorieuse et utile mission, qui aura pour résultat d'ouvrir à l'activité exubérante de l'ancien monde un marché de 360 millions d'hommes, de conquérir en quelque sorte au droit des gens, un immense territoire et de déchirer, au profit du monde entier, le voile épais qui dérobe encore, aux rapports internationaux nécessaires à la vie et à la prospérité des sociétés modernes, l'une des plus riches contrées du globe (1).

A un point de vue plus élevé, mais peut-être aussi plus idéal, la croisade de l'Europe contre la Chine représentera « la puissance de la civilisation, celle des idées, celle du christianisme, qui somme impérieusement la Chine de leur ouvrir ses portes et d'admettre ses peuples à ce partage commun de bonheur et de bien-être dont ils ne doivent plus être déshérités (2). »

Il ne faut pas croire, au surplus, que l'idée de cette croisade soit une idée de circonstance éclose le lendemain de l'affaire du Pei-ho. Il y a trois ans, l'auteur d'un opuscule intitulé : *la Conquête de la Chine*, disait : « Les obstacles qui s'opposeraient à une conquête isolée de la Chine (la jalousie des puissances européennes et des États-Unis) ne se dresseraient pas devant une conquête à laquelle participeraient

---

(1) C. Lavallée, *Revue des Deux-Mondes*, 1858.

(2) M. de Mars : article attribué à S. A. R. le duc d'Aumale : *Revue des Deux-Mondes*, 1857.

toutes les nations civilisées, également intéressées à ce qu'un gouvernement digne de ce nom se substitue, dans l'extrême Orient, au despotisme rétrograde qui opprime tant de millions d'hommes industrieux et paisibles en les séquestrant de la civilisation. Cette entreprise, qui serait impraticable si elle était tentée isolément, *deviendrait facile si elle était accomplie en commun*, si aucune nation civilisée ne croyait, en conséquence, avoir intérêt à l'entraver. »

Nous n'avons pas à examiner l'intérêt que pourrait avoir telle ou telle nation à s'associer aux efforts des Anglo-Français dans cette circonstance. Nous nous bornerons à démontrer que cet intérêt existe pour la Belgique à un très-haut degré, et qu'il serait par conséquent d'une politique prévoyante et sage de saisir l'occasion qui se présente pour montrer le pavillon belge dans l'extrême Orient.

En effet, que la Belgique ait besoin de développer ses relations commerciales, c'est ce que personne ne niera; que l'empire chinois offre un marché avantageux à l'échange de nos produits, c'est encore un point incontestable; que, pour exploiter ce marché avantageusement, il convient de nous montrer avec l'appareil de la force et non en timides solliciteurs, c'est ce que diront tous ceux qui connaissent les habitudes et les mœurs de l'Orient; enfin, que la participation de la Belgique à la grande expédition projetée par la France et l'Angleterre serait un moyen sûr et facile d'atteindre ce but, c'est également une chose de toute évidence.

Dès lors, il ne peut être douteux que la coopération de la Belgique à l'expédition anglo-française ne fût un bienfait pour le pays, un titre d'honneur pour le gouvernement qui l'aurait provoquée et réalisée.

Indépendamment des considérations générales présentées plus haut, nous avons, pour justifier cette coopération, un grief personnel contre le gouvernement chinois : c'est le

mauvais accueil qui a été fait par les mandarins à M. d'Egremont, notre consul général à Singapore, envoyé récemment en Chine pour négocier, sous les auspices de la France, de l'Angleterre et de la Russie, un traîté de commerce et d'amitié avec l'empereur

S'il faut en croire les correspondants de quelques journaux belges, il y a déjà eu des pourparlers entre notre gouvernement, ceux de Londres et de Paris au sujet de la coopération de la Belgique à la prochaine guerre de Chine.

Nous faisons des vœux pour que ces négociations se poursuivent activement et aboutissent à un résultat satisfaisant.

Voici, d'après nous, comment la Belgique pourrait être représentée dans l'expédition et comment celle-ci devrait être conduite.

Nous avons cinq ou six grands vapeurs à bord desquels on pourrait transporter en Chine quelques bataillons belges. Ces vapeurs, conduits par les officiers de la marine militaire actuellement sans emploi sérieux, feraient partie de l'escadre de transport envoyée par la France et l'Angleterre dans les mers de la Chine.

Si l'une ou l'autre des grandes puissances belligérantes consentait à prendre nos troupes à bord de ses bâtiments, il faudrait, sans nul doute, s'empresser de saisir une aussi bonne occasion.

En tout état de choses, le contingent belge, arrivé sur les lieux, serait mis à la disposition du commandant en chef de l'expédition.

Si l'on considère le sujet de la querelle engagée entre les Chinois et les Européens, il est assez facile de préjuger quel sera le plan de campagne de l'armée expéditionnaire. C'est à Péking que MM. Bruce et de Bourboulon devaient échanger les ratifications du traité de Tien-tsin, et c'est en se rendant à cette destination qu'ils ont été canonnés par les batteries

de Takou. Les intérêts et l'honneur des Européens exigent donc que les mêmes ambassadeurs accomplissent le même voyage, et que l'empereur Hien-foung soit forcé de signer dans Péking même le traité conclu en son nom avec les plénipotentiaires de France et d'Angleterre. « Cela est nécessaire, dit M. Raymond, pour le prestige des armes européennes ; nécessaire encore au point de vue moral, parce qu'aux yeux des Asiatiques tous les avantages que les alliés pourraient remporter ailleurs ne seraient jamais considérés que comme secondaires, aussi longtemps qu'ils n'auraient pas eu raison pour le point en litige ; nécessaire, enfin, pour l'avenir des relations a établir avec les Chinois, attendu qu'après vingt ans d'expérience, on ne peut plus avoir de doutes sur les inconvénients de toute solution qui n'entraînerait pas la reconnaissance éclatante des rapports directs de l'Europe avec les autorités de la capitale. »

Péking sera donc le *but objectif* de la campagne.

Pour atteindre ce but, les Anglo-Français s'empareront sans doute de l'archipel des îles Chou-san, où ils pourront établir convenablement leurs dépôts, leur matériel, leurs hôpitaux, leurs chantiers de réparation, etc.

Lorsque tout sera préparé et que la mousson du sud (qui commence à souffler vers la fin de mai) permettra de gagner le Nord, la flotte alliée débarquera vraisemblablement un corps d'armée à l'embouchure du Pei-ho, pour tourner et détruire les défenses du fleuve.

Il est permis de supposer que ce résultat amènera une bataille, dont le résultat ne saurait être douteux, si les dispositions sont bien prises.

Après ce succès, les forces de terre et de mer des alliés pourront sans trop de difficultés s'emparer de Tien-tsin, point stratégique important, qui servira à assurer les communications de l'armée avec la flotte.

De Tien-tsin à Péking, il n'y a que quarante lieues de pays plat à traverser.

Mais la conduite antérieure de la cour impériale permet de supposer que Hien-foung n'attendra pas que sa capitale soit menacée pour donner satisfaction à ses ennemis.

Il cédera sur tous les points, et peut-être même étendra les concessions du traité de Tien-tsin. Les alliés, cependant, ne se contenteront pas d'envoyer leurs plénipotentiaires à Péking, sous la protection d'une force imposante; mis en garde contre la mauvaise foi des princes asiatiques, ils occuperont Tien-tsin jusqu'au payement intégral de l'indemnité de guerre, et pendant un délai suffisant pour garantir l'exécution loyale du nouveau traité de paix.

La Belgique et les autres États représentés dans l'expédition, et admis comme parties contractantes, obtiendraient les mêmes avantages que les Anglo-Français et recevraient une part dans l'indemnité de guerre imposée au céleste empire (1).

Ce résultat obtenu, la France et l'Angleterre chercheront probablement à se mettre en mesure de faire exécuter complétement le traité arraché à l'empereur, et d'empêcher surtout qu'il ne soit éludé ou paralysé par quelque subtilité, comme l'a été celui de Nanking.

A cet effet, elles s'empareront sans doute, chacune pour son compte, d'une partie du territoire chinois ou d'une île voisine de la côte.

---

(1) En 1841, après la première guerre de l'opium, l'Angleterre obtint, à titre d'indemnité, 6,000,000 de dollars et l'île de Hong-Kong. L'année suivante, Canton fut imposé pour 35,000,000 de francs, et, par le traité de Nanking, l'empire chinois s'engagea à payer 120 millions en trois ans. En juin 1858, l'empereur de la Chine, menacé dans Péking par l'expédition du Pei-ho, accorda à la France une indemnité de 15 millions et à l'Angleterre une indemnité double. On voit d'après cela que le céleste empire a payé jusqu'ici assez libéralement les frais de voyage et de séjour des troupes européennes.

Cette dernière solution serait incontestablement la meilleure, car, en présence d'une population nombreuse, patriotique, vindicative et disposant de nombreuses armées qui un jour pourront devenir redoutables, il serait difficile, et dans tous les cas fort onéreux, de conserver longtemps sur la côte un établissement en communication avec l'intérieur de l'empire (1). C'est ce qui a engagé les Anglais à s'emparer d'abord de l'île de Chou-san, qu'ils ont abandonné ensuite pour l'île de Hong-Kong.

Depuis, l'importance croissante du commerce de Shanghaï a fait comprendre aux Anglais la nécessité d'un point d'appui au nord de Canton. Il est donc vraisemblable que la Grande-Bretagne s'emparera de nouveau de l'île de Chou-san (2).

La France prendra quelque garantie analogue, car l'établissement qu'elle a créé en Cochinchine est trop éloigné pour qu'elle puisse, de là, exercer une surveillance et une protection efficaces (3). Son intention avouée est de créer sur les côtes de la Chine un Hong-Kong français.

Pour ce qui regarde la Belgique, nous lui conseillerons de prendre possession de l'une des îles qui se trouvent à l'embouchure du Yang-tze-kiang. Ce fleuve, le plus beau du monde, coupe la Chine en deux parties à peu près égales; il a 650 lieues de longueur et une largeur énorme (7 lieues

---

(1) L'occupation de Canton, d'après nous, ne peut être que momentanée. Il faudrait trop de forces pour garder ce point d'une manière permanente.

(2) D'après quelques renseignements, l'Angleterre convoite également la possession de Formose, île importante, occupée par les meilleures troupes de l'empire chinois.

(3) « Il y a trois ans, dit M. Dabry, nos grandes maisons de commerce connaissaient à peine le royaume de Siam. Aujourd'hui, Bankok reçoit plus de navires que les cinq ports de la Chine, parce que nos intérêts trouvent dans ce petit État sûreté et protection. » *Organisation militaire des Chinois*. Paris, 1859.



à l'embouchure et plus de 2 kilomètres à 300 lieues de là). C'est la principale artère du commerce intérieur de la Chine qui est immense. Dans ses eaux débouche le *grand canal*, par lequel remontent les grains et le sel, objets du monopole impérial, et, plus généralement, tous les produits que les provinces du Sud exportent dans celles du Nord.

En 1842, il a suffi aux Anglais de s'établir à l'entrée de ce canal pour forcer l'empereur à traiter.

Toute île à l'embouchure du *fleuve bleu* constitue donc une véritable position stratégique. Comme il en existe plusieurs dont le sol et le climat pourraient convenir à nos compatriotes, nous proposons de choisir celle qui se prêterait le mieux à l'établissement d'une station commerciale. Cette île, occupée par une garnison belge et surveillée par deux ou trois petits bâtiments de guerre, servirait à garantir l'entière et loyale exécution du traité à conclure, et à protéger nos maisons de commerce contre les brigandages maritimes auxquels se livrent les pirates de la côte, très-nombreux et très-redoutables dans ces contrées (1). On y créerait un port libre, qui rendrait au commerce national les mêmes services que Macao a rendu aux Portugais et Hong-Kong aux Anglais.

Il ne serait pas question, naturellement, de créer dans cette île un établissement colonial. Ces sortes d'établissements, autrefois nécessaires quand ils fournissaient à l'industrie de la métropole un marché exclusivement réservé, n'ont que peu d'utilité là où il existe des ports ouverts à tous les pavillons.

L'île de Hong-Kong, occupée par les Anglais, n'a pas cinq

(1) En 1849, les Anglais n'eurent besoin que de deux petits navires à vapeur pour brûler et couler, dans la baie de Tonquin, cinquante-huit grandes jonques de guerre, commandées par un pirate, qui avait fait longtemps la terreur des populations de la côte.

lieues carrées d'étendue, et cependant elle suffit aux besoins du commerce sans cesse croissant de la Grande-Bretagne.

Une île de cette grandeur, même plus petite, remplirait donc parfaitement le but que nous voulons atteindre, pourvu qu'elle fût bien située et pourvue d'un bon port. Le nombre de celles qui remplissent cette condition est assez considérable. La plus rapprochée du fleuve bleu serait, d'après nous, la meilleure.

Dès que les négociants belges auraient pris possession d'un pareil établissement, destiné à servir de *base d'opérations* au commerce, ils pourraient former des comptoirs sur les rives populeuses des grands fleuves qui donnent accès dans l'intérieur du pays. Ces ports, autour desquels il ne serait plus possible d'établir des cordons douaniers, serviraient de dépôts pour les marchandises à débiter ou à échanger par voie de cabotage dans l'intérieur de l'empire. Le commerce belge y serait concentré sous le contrôle de consuls ou de surintendants, qui s'attacheraient à prévenir ou à réprimer les faits de nature à porter atteinte à notre réputation, et qui surveilleraient surtout avec sévérité cette écume des populations européennes qui commence à s'accumuler sur les côtes de la Chine, où elle commet tous les genres d'excès.

Ces établissements devraient nécessairement être protégés, jusqu'au moment où le contact des deux races et les avantages réciproques de leur commerce, auraient amené entre elles un certain rapprochement, d'autant plus facile à obtenir que le Chinois, naturellement sceptique, n'éprouve pas pour les Européens ces haines stupides de religion contre lesquelles les Anglais ont à lutter dans l'Inde.

Un petit nombre de bâtiments légers et quelque mille hommes de troupes suffiraient pour assurer au commerce

belge la protection indispensable à l'établissement et au développement de ses premières relations.

Il est constaté, en effet, que les troupes européennes et les navires à vapeur, appelés par les Chinois *bateaux de feu*, exercent encore une très-grande influence sur les populations asiatiques. Le fait suivant en donnera la preuve :

En 1848, quelques missionnaires anglais, s'étant écartés de Shang-haï pour distribuer des brochures religieuses, furent rencontrés, près d'une petite ville nommée Tzing-po, par des bateliers du grand canal mis en chômage par la baisse des eaux et le délabrement de ce grand ouvrage. Assaillis par ces gens grossiers, brutaux et mécontents, les missionnaires furent insultés, volés. Satisfaction fut immédiatement demandée aux autorités de Shang-haï, qui commencèrent à employer la tactique ordinaire des ajournements, des impossibilités, de correspondances à double sens, obscures pour les Européens, mais d'une insolence parfaitement intelligible pour les Chinois. Le hasard voulait qu'en ce moment la rivière de Wosung fut remplie d'un nombre immense de jonques chargées de grains, appartenant à l'empereur et prêtes à prendre la mer pour les provinces du Nord. L'idée vint au consul de bloquer ces jonques. Il n'avait qu'un simple brick de guerre à sa disposition pour exécuter ce dessein; mais ce petit bâtiment était monté par des hommes capables de comprendre et de seconder son énergie. Pendant un mois on eut le spectacle singulier d'un étranger, presque seul au milieu d'une grande ville, en suspendant tout le commerce, défiant toutes les autorités d'un vaste empire, et, avec un brick de douze canons, monté de cent hommes d'équipages, fermant l'entrée du port et ne craignant pas d'affronter une flotte immense (1).

---

(1) *Revue des Deux-Mondes*, 1857.

On objectera peut-être que cette protection indispensable pourra être assurée à nos négociants par les forces de terre et de mer de la France et de l'Angleterre. Nous sommes même certains que cette objection se présentera tout d'abord à l'esprit de nos compatriotes et qu'elle se produira, sous toutes les formes, dans le Parlement, dans le public, dans la presse. Et cependant, il est impossible de la prendre au sérieux lorsqu'on va au fond des choses. N'y a-t-il pas, en effet, une grande naïveté à croire et beaucoup d'égoïsme à espérer que la France et l'Angleterre répandront leur or et leur sang pour assurer aux autres nations européennes des avantages égaux à ceux qu'elles auront si péniblement conquis? Si nous nous avisions d'afficher une aussi sotte prétention, on ne manquerait pas de nous répondre, qu'il est du devoir de chaque gouvernement de donner sécurité et protection à ses nationaux sur le sol étranger, et que, par conséquent, si nous voulons paraître dignement sur les marchés de la Chine, nous devons sans hésiter accepter notre part dans les charges communes.

Tous les États qui ont cherché à établir ou à étendre leur commerce dans ce pays, se sont vus dans la nécessité d'organiser des expéditions mercantiles sous la protection d'une force armée. Il serait puéril de vouloir se soustraire à cette nécessité, qui deviendra d'autant plus grande qu'on voudra s'immiscer davantage dans le commerce intérieur de l'empire, et s'éloigner, par conséquent, à une plus grande distance des côtés où, jusqu'ici, le commerce européen a été concentré tout entier.

L'Espagne est engagée avec la France dans la guerre contre les Annamites.

Le Danemark, à peine remis des secousses de 1848, a organisé une expédition importante, qui est sur le point de partir; la Prusse en a fait autant, et déjà une partie de l'ex-

pédition est en route. Le journal *le Pays*, du 17 novembre dernier, annonçait que le Portugal, la Suède, Naples et la Turquie se feront également représenter dans ces parages pendant la guerre. Quant à l'Autriche, elle a depuis longtemps visité les côtés de la Chine et il n'est pas douteux qu'elle n'y reparaisse d'une manière digne d'elle et du but qu'elle veut atteindre.

Bien que la Belgique ait commis la faute de négliger sa marine militaire, elle pourra en peu de temps organiser une expédition assez respectable, pour figurer dignement dans la grande croisade industrielle et commerciale qui s'organise contre le céleste empire.

Les conséquences de ce grand fait maritime et commercial seraient immenses pour le pays.

Nos rivaux, en effet, conviennent que plusieurs de nos produits peuvent lutter avec succès contre les leurs, sur le vaste marché de l'Asie orientale.

Les enquêtes anglaises et françaises prouvent même que nous faisons déjà quelques affaires importantes avec la Chine, sur commande d'intermédiaires.

Le moment est venu de traiter directement avec cet empire, et d'ajouter ainsi à notre fortune publique les frais de transport et de commission payés jusqu'ici à des étrangers.

Quand nous aurons créé un établissement à l'embouchure du *fleuve bleu*, ou un peu plus au nord, les négociants et les industriels belges pourront établir sur les lieux des maisons filiales, sous la protection efficace du gouvernement et des lois belges. Ils ne craindront plus alors d'engager leurs capitaux au loin et pour un temps considérable. La réalisation des envois se fera par la vente des produits d'échange sur nos propres marchés, et, par conséquent les capitaux avancés au commerce et à l'industrie auront leurs garanties de retour, en Belgique, d'année en année.

Si, outre cela, nous avions un bon système de prêt sur marchandise et de ventes publiques, nous serions bientôt les maîtres de notre propre marché, et nous finirions par avoir le monopole des importations pour la Chine, provenant des provinces rhénanes et du centre de l'Allemagne.

Anvers, aujourd'hui presque uniquement port de transit et de cabotage, deviendrait un grand marché d'approvisionnement; en d'autres termes, la Belgique retrouverait, pour son industrie, les débouchés coloniaux dont elle a été privée par la révolution de 1830.

Sans doute un pareil résultat ne s'obtiendrait pas en un jour; mais rien de grand, rien de durable ne se fait, en matière de commerce et d'industrie, sans persévérance dans les efforts et sans continuité dans les sacrifices.

Nous n'en citerons pour preuve qu'un seul exemple, bien connu de nos compatriotes.

En 1828, plusieurs députés belges aux États généraux voulaient abandonner Java, qui coûtait alors beaucoup plus à la mère patrie qu'il ne lui rapportait. Les Hollandais, mieux avisés, opinèrent qu'il fallait continuer l'exploitation et s'abstenir de juger l'arbre à ses premiers fruits. Bien que réduits à leurs propres ressources par la révolution belge, ils firent tous les sacrifices nécessaires, et cette politique intelligente eut un plein succès. Aujourd'hui, Java seul rapporte à la mère patrie, déduction faite de tous frais pour la marine, l'armée, l'administration en général, un bénéfice de 13 à 15 millions de florins. Quant au produit net des colonies hollandaises, prises dans leur ensemble, il s'élève à plus de 70 millions de francs.

L'établissement de Macao, autrefois onéreux pour les Portugais, donne depuis quelque temps un bénéfice annuel de 186,500,000 reis. (Voir le *China telegraph*, du 15 déc. 1859.)

Il en sera un jour de même pour l'Algérie, que des écono-

mistes et des politiques à courte vue ont proposé d'abandonner comme une possession ruineuse pour la France.

Ces exemples ne doivent pas être perdus pour la Belgique, où domine encore cette idée mesquine et fausse que les affaires d'un gouvernement doivent être gérées comme celles d'une famille ou d'une maison de commerce.

Non, le bilan de l'État ne doit pas nécessairement offrir chaque année un boni. Beaucoup de bonnes affaires sont onéreuses au début. L'expédition de la Chine sera peut-être de ce nombre. Si, pour cette raison seulement, on devait y renoncer, nous le disons avec conviction, la Belgique ferait preuve de peu d'intelligence et de vitalité.

Nous en avons dit assez sur l'expédition de la Chine pour que le public puisse se recueillir et apprécier sainement l'influence qu'un établissement belge en Orient excererait sur le développement de la prospérité matérielle du pays. Non moins grande serait l'influence de cet établissement sur l'armée, qui, devenant ainsi un agent de protection commerciale d'une utilité chaque jour appréciable, gagnerait immensément en popularité et en force matérielle. Le passage continuel de nos régiments de la vie sédentaire des garnisons belges à la vie active d'une possession asiatique, toujours en présence du danger et souvent aux prises avec lui, développerait les qualités militaires du soldat et formerait une pépinière d'officiers vigoureux, entreprenants, rompus aux fatigues et aux rudes travaux de la guerre.

A un autre point de vue, quelles ressources ne trouveraient pas en Chine, et en général dans tous les pays transatlantiques favorables au commerce, cette multitude de plus en plus compacte de jeunes gens actifs, instruits, aventureux, auxquels la mère patrie ne peut fournir un emploi conforme à leur aptitude ou à leur ambition?

Mais le bénéfice le plus considérable que retirerait le pays d'une expédition belge en Chine, serait celui que procure toujours à un petit État sa coopération à une grande entreprise avec des puissances de premier ordre.

Quand la Sardaigne s'associa à la guerre de Crimée, il y eut en Europe beaucoup d'hommes d'État, à petites vues ou dominés par une excessive timidité, qui blâmèrent hautement cette intervention. D'après eux, le gouvernement piémontais non-seulement ne retirerait aucun avantage de ses efforts chevaleresques, mais encore s'exposait à jouer un rôle de dupe dans cette tragédie bien au-dessus de ses moyens. On lui souhaita, dans son propre intérêt, plus de circonspection et surtout plus de modestie. Mais les hommes d'État à qui Victor - Emmanuel avait confié les destinées de la Sardaigne n'étaient pas des esprits ordinaires. Frappés de l'importance du but à atteindre, ils marchèrent en avant avec la plus ferme résolution, s'en rapportant à l'avenir du soin de justifier leur patriotique audace. Cet avenir ne s'est pas fait attendre longtemps. La guerre d'Italie, où l'armée piémontaise, préparée par l'expédition de Crimée, a joué un rôle des plus honorables, a eu pour résultat de doubler l'importance territoriale du Piémont et d'élever le moral de la nation à une hauteur inespérée.

Aujourd'hui la Sardaigne, grâce à l'énergie de ses hommes d'État et à l'héroïque confiance de ses enfants, a conquis une place distinguée dans le monde politique et une influence dont elle peut être justement fière.

Nous sommes loin de prétendre que la Belgique neutre doive suivre la même voie et porter ses vues aussi haut.

Les situations et les circonstances sont essentiellement différentes pour les deux pays.

Si nous avons cité le Piémont, c'est uniquement pour faire voir, par un exemple récent, ce que les petits pays peu-

vent gagner en forces matérielles et morales lorsqu'elle défendent de bonnes causes en coopération avec des États de premier ordre.

Nous voulons aussi appuyer sur cette remarque, que si la Sardaigne s'est engagée résolûment dans une entreprise qui offrait de grands périls et d'immenses difficultés, la Belgique ferait preuve d'une excessive pusillanimité si elle hésitait à s'associer à une entreprise qui n'offre aucun risques et dont toutes les chances sont pour ainsi dire des chances favorables.

Il est bien rare que de pareilles occasions se présentent dans la vie d'un peuple neutre. Les laisser échapper, lorsqu'il y a moyen de les saisir et d'en tirer parti, serait une faute sans excuse.

Le droit public nous permet de prendre part à la guerre de Chine avec les autres États de l'Occident, et notre intérêt, comme nation industrielle et commerciale, nous y pousse d'une manière irrésistible.

Ces considérations de la plus haute importance, feront nous l'espérons du moins, triompher l'idée que nous soumettons à nos compatriotes avec une entière confiance dans leur bon sens traditionnel.

Puissent le gouvernement et le pays comprendre et réaliser cette grande idée qui, sans nul doute, marquerait le point de départ de notre régénération commerciale et industrielle.

Nous signalerons, comme un indice favorable, l'accueil qu'a reçu naguère dans les chambres de commerce du pays la proposition faite au Sénat d'envoyer une ambassade industrielle et commerciale près les cours de Jédo et de Péking, avec mission de demander l'amitié des empereurs et de leur offrir des spécimens de nos produits. Cette proposition, qui contient en germe l'expédition dont nous venons d'es-

quisser les avantages, a reçu l'approbation des Chambres de commerce d'Ostende, de Saint-Nicolas, d'Alost, de Nivelles, de Roulers, de Verviers, de Gand, de Bruges, d'Ypres, de Mons, de Bruxelles, de Tournay, de Courtrai, de Liége, de Namur, de Louvain; des députations permanentes de Hasselt et d'Arlon. Elle a été approuvée aussi *en principe* par la Chambre de commerce d'Anvers, dont les observations ont porté seulement sur le mode d'exécution.

Ce résultat permet évidemment de supposer que le *public éclairé* donnera son appui à l'idée d'une expédition en Chine.

Si le gouvernement hésitait à prendre une résolution si conforme aux véritables intérêts du pays, s'il avait, en un mot, des doutes ou des scrupules, qu'il appelle franchement, et par tous les moyens dont il dispose, la discussion sur ce grave intérêt national. La lumière se fera, et plus vite peut-être qu'il ne le croit.

CHAPITRE IX.

CONCLUSION.

En résumant les considérations générales exposées dans les chapitres précédents, on conclua :

1° Que le gouvernement doit user de toute son influence et de tous ses moyens d'action pour procurer au commerce de nouveaux débouchés ;

2° Que ces débouchés, pour être exploités avec avantage, exigent le concours d'une marine marchande belge et la protection de quelques bâtiments de guerre ;

3° Que le commerce, pour prospérer, doit avoir, dans les premiers temps surtout, des avantages et des facilités qu'il a vainement réclamé jusqu'ici.

Le meilleur moyen de créer des débouchés est d'envoyer, de temps en temps, des expéditions dans les contrées avec lesquelles il y a chance de nouer des relations commerciales.

Quand ces expéditions, et les efforts des particuliers

secondés par le gouvernement, auront procuré au pays de nouveaux marchés, la marine marchande se développera d'elle-même.

Le devoir du gouvernement est d'encourager les grandes lignes de navigation qui, bien dirigées, exercent une influence salutaire sur le développement de la prospérité commerciale (1).

Il doit, en outre, développer l'instruction commerciale (2); donner aux jeunes gens qui se destinent au négoce l'occasion de faire des voyages lointains; encourager ceux qui voudront s'établir dans les contrées favorables au développement de nos relations commerciales, fournir aux négociants des données exactes sur les pays qu'ils ne connaissent point, et, dans ce but, utiliser l'expérience des officiers de la marine et les connaissances locales de nos agents consulaires; faire en sorte que ces agents, aujourd'hui pour la plupart étrangers, soient des hommes du pays, actifs, intelligents, dignes de la plus grande confiance, parfaitement au courant des besoins et des ressources du commerce et de l'industrie nationales; augmenter enfin le nombre de ces agents et les rétribuer convenablement, afin qu'ils aient plus d'autorité et surtout plus de prestige qu'ils n'en ont aujourd'hui.

Il faut que le gouvernement, par les moyens directs et indirects dont il dispose, engage les capitaux à se porter vers le commerce plutôt que de s'immobiliser dans les biens-

---

(1) « Depuis l'établissement du service à vapeur entre Brême et New-York, les envois de l'Allemagne en destination de New-York se sont élevés de 3 millions à 10 millions de dollars. En Angleterre, les mêmes résultats se sont produits avec la Compagnie péninsulaire. En quelques années, les exportations vers la Turquie se sont accrues de plus de 30 millions. » *Considérations sur le commerce maritime national.*

(2) Ce but peut être atteint par une organisation plus large de l'Institut commercial d'Anvers.

fonds ou de s'aventurer, sans profit pour le travail national, dans les opérations de bourse.

Il faut encore que le gouvernement use de son influence pour rendre le taux d'escompte et de prêt aussi avantageux au commerce qu'il l'est en Angleterre et dans d'autres pays.

Depuis longtemps, la Chambre de commerce d'Anvers a demandé, pour atteindre ce but, la formation d'un vaste comptoir s'occupant exclusivement de l'escompte des effets de commerce et des prêts sur dépôt de *warrants*.

Cette même Chambre de commerce a demandé encore, dans l'intérêt du transit et du commerce d'importation :

1° L'abolition du droit de tonnage, comme en Hollande ;

2° La réduction du droit de pilotage dans les limites prescrites par le traité de Londres du 11 juin 1830 et par le règlement international du 20 mars 1843 ;

3° La réduction des frais de transport et la modification des tarifs internationaux ;

4° La concession d'une seconde voie ferrée vers l'Allemagne ;

5° La réduction des droits de bassin, de quai et autres prélevés par la ville ;

6° La diminution des frais de ventes publiques ;

7° L'organisation du service des canaux, par l'adoption d'un tarif modéré, sur les bases de celui qui est en vigueur sur le parcours hollandais du canal de la Campine ;

8° La suppression des formalités fiscales et vexatoires de la douane, par une révision de la loi de 1822 et une application plus intelligente et plus conforme aux idées modernes de toutes nos lois douanières ;

9° Enfin, la création d'un ministère du commerce et de l'industrie, mesure réclamée par les délégués des différentes chambres de commerce du pays, réunis à Bruxelles en 1856, et dont la nécessité a été reconnue depuis long-

temps en France, en Angleterre, en Hollande, en Prusse et dans d'autres pays.

L'introduction de ces réformes exige le concours franc et décidé du gouvernement, de la législature, de la ville d'Anvers, des négociants et des chambres de commerce de tout le royaume.

Mais avant tout, il sera nécccessaire de dire au pays la vérité, sur sa situation commerciale, et de lui faire comprendre la nécessité de s'imposer des sacrifices sérieux pour améliorer cette situation. Ici, comme en toute chose, le succès tient à trois éléments : l'*argent*, le *temps*, la *persévérance*. Créer vite, et créer sans sacrifices, sont deux choses également impossibles.

Pour faire accepter cette vérité à la nation, pour vaincre sa coupable indifférence, pour lui imposer d'utiles réformes économiques, pour accomplir, enfin, la tâche glorieuse et féconde de la restauration de notre commerce maritime, il faudrait un homme aux vues larges, actif, intelligent, énergique, convaincu; jouissant d'assez d'influence ou d'autorité pour forcer le pays et la législature à s'occuper de ces graves intérêts; un homme que le travail ni les déceptions ne pourraient rebuter, qui, dans une sphère plus modeste, mais au milieu des difficultés non moins grandes, aurait la noble ambition de suivre la voie tracée par Colbert, et de tenir tête, comme lui, à la routine, à l'intrigue et à l'incapacité; un homme, enfin, de trempe assez vigoureuse pour braver le ridicule, la calomnie, l'impopularité!

N'eût-il qu'à un degré inférieur les rares qualités du célèbre restaurateur du commerce et de l'industrie française, cet homme finirait par vaincre l'indifférence publique et par activer toutes les sources du travail national. La postérité reconnaissante le placerait bien au-dessus des orateurs qui, depuis trente ans, ont mis leur éloquence, leur activité,

leur génie, au service des partis politiques, dans des luttes que nous ne voulons pas déprécier, mais dont les résultats ne sauraient égaler ceux que produira la grande réforme commerciale à laquelle nous convions tout les hommes intelligents du pays.

La Belgique a fait depuis trente ans la plus grande chose qu'une nation puisse accomplir. Elle a conquis son indépendance et pris rang parmi les nations européennes!

A cette œuvre glorieuse et féconde il manque un complément.

1830 à assuré notre avenir politique.

Que 1860 soit le point de départ d'une série d'efforts et d'entreprises pour assurer notre avenir commercial et industriel!

Un petit pays, qui a le sentiment de sa valeur et de sa force morale, ne doit pas craindre de s'élever. La modestie n'est trop souvent qu'un aveu d'impuissance et de nullité.

L'histoire n'a pas condamné l'ambition de Tyr, de Venise, de Pise, de Hambourg, qui, tour à tour, ont joué un rôle immense dans le monde commercial. Elle n'a eu pour ces nobles cités que des paroles d'éloge et d'encouragement; et l'Europe toute entière a battu des mains au magnifique spectacle de cette petite république des Provinces-Unies, retrempée par le génie de la liberté, se posant sur toutes les mers en rivale des plus grandes nations. Qui jamais a condamné chez ces hardis Bataves une ambition dont les résultats ont été, somme toute, favorables au développement du commerce général et à la diffusion des idées chrétiennes?

Nous verrions non-seulement sans crainte, mais encore avec une satisfaction des plus vives, nos compatriotes se grandir par une ambition aussi légitime et aussi honorable.

L'horizon restreint des luttes politiques ne suffit déjà plus aux aspirations de la génération nouvelle. Un senti-

ment encore vague, mais qui bientôt fera explosion dans tous les cœurs belges, annonce que d'autres préoccupations vont succéder à celles de la forte génération qui a fondé l'édifice de 1830.

Les jeunes hommes d'état, qui s'apprêtent à recueillir le bel héritage de leurs pères, comprendront que chaque situation apporte avec elle des nécessités qu'il faut accepter sous peine de déchoir. Si, méconnaissant ce grand principe, ils s'obstinaient à éterniser nos luttes intérieures, où les plus nobles intelligences s'épuisent sans utilité pour la patrie ; si, en un mot, les stériles lauriers que les partis décernent à ceux qui les flattent tentaient plus leur ambition que la gloire de travailler modestement à la prospérité publique, leurs fils un jour seraient en droit de leur dire que, petits acteurs d'un petit théâtre, ils se sont contentés de jouer de petits rôles dans une petite pièce, et qu'ils ont montré plus de souci des applaudissements de leur petit parterre que des suffrages éclairés de l'Europe et de la postérité.

Mais il n'est pas à supposer que des citoyens intelligents, dévoués à leur pays s'exposent jamais à un pareil reproche. Qu'ils suivent l'impulsion de leur conscience et les inspirations de leur patriotisme : la Belgique s'en trouvera bien !

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Note sur la marine allemande.

Déjà avant 1840, la diète germanique avait été amenée à reconnaître la nécessité d'une flotte fédérale. Quelque temps après, une autre marine allemande fut sur le point d'être organisée. La Prusse a toujours cherché à isolé l'Autriche, de façon à pouvoir peser seule sur les décisions des membres de la Confédération. L'idée du Zollverein, à part sa valeur commerciale, avait une grande valeur politique, car là où les intérêts sont unis les sentiments sont bien près de l'être ; et si la Prusse avait réussi à entraîner la Bavière et les États du Nord dans la ligue, l'Autriche aurait de fait cessé d'appartenir à la Confédération. Le projet de la cour de Berlin était de créer une marine du Zollverein, naviguant sous un pavillon commun. Ce pavillon fut décrété, et la corvette de guerre l'*Amazone*, le premier navire de la nouvelle association, fut lancé à Stettin. Mais les États maritimes de la mer du Nord, ne voulant pas entrer dans le Zollverein, formèrent entre eux une ligue douanière sé-

parée sous le nom de *Steurverein*, et cette circonstance, jointe au peu de sympathie que rencontra en Allemagne l'idée d'une association militaire en dehors de la Confédération, fit échouer les tentatives de la Prusse comme avaient échoué précédemment celles qui eurent pour objet la création d'une flotte fédérale.

La révolution de 1848, et les besoins résultant du blocus des ports allemands aplanirent en partie ces obstacles. La diète, avant de se séparer pour faire place à l'assemblée nationale, vota les fonds nécessaires à l'organisation d'une flotte.

A cette époque, la seule ville de Hambourg arma une frégate et une corvette à voiles, trois corvettes à vapeur et trois canonnières.

La formation de la flotte fédérale fut entravée par les difficultés de politique intérieure contre lesquelles l'Allemagne lutte encore aujourd'hui. Déjà 18 millions avaient été dépensés pour cette flotte, quand la diète, voyant l'opposition grandir, imagina une autre combinaison qui aurait permis d'atteindre le même but. Dans la séance du 16 février 1852, elle fit appel aux États confédérés pour former trois escadres ou contingents séparés, dont l'une eût été entretenue par l'Autriche, la seconde par la Prusse et la troisième par les autres États allemands. Chacune de ces escadres devait employer au minimum 3,750,000 fr. au service fédéral, et jouir, en temps de paix, de droits égaux de police et de protection sur le commerce maritime de la Confédération. La réunion des trois contingents eût formé le noyau de la flotte fédérale en temps de guerre.

Des conférences eurent lieu à ce sujet, dans le mois de mars 1852, à Hanovre. Vingt et un États s'y firent représenter. Le Hanovre, dont le revenu n'est que de 28,283,000 th., offrit 815,844 francs pour sa part du budget annuel de la

marine. Les villes libres et Oldenbourg offrirent de s'imposer au même taux que le Hanovre ; la Bavière, dont les intérêts maritimes sont des plus indirects, offrit 1,704,000 fr. pour la dotation du matériel et 426,000 fr. pour sa part du budget annuel. La Prusse, indépendamment de ces charges, offrit de contribuer à la formation de la troisième escadre pour ses provinces de Westphalie et du Rhin. Chacun des États présents fit ses offres de concours, et ni l'utilité ni la nécessité d'une marine ne soulevèrent la moindre objection. Elles furent, au contraire, hautement reconnues dans les conférences comme elles l'avaient été par la diète.

Malheureusement, les susceptibilités politiques de quelques États firent manquer de nouveau le but de la réunion. La Prusse n'en continua pas moins, avec l'Oldenbourg, à former une escadre sur la mer du Nord. Elle possède en ce moment plusieurs frégates et corvettes à voiles et à vapeur. Sans doute, les villes hanséatiques accepteront plus tard le protectorat de cette marine, et contribueront aux dépenses qu'elle nécessitera. Déjà, maintenant elles auraient le droit d'en réclamer l'appui en temps de guerre ou dans des circonstances graves, comme elles peuvent réclamer celui de la marine autrichienne en leur qualité de membres de la Confédération germanique.

De l'ensemble de ces faits, on a évidemment le droit de conclure que l'exemple des villes libres et des États allemands en général, est un argument en faveur de ceux qui soutiennent l'utilité commerciale d'une marine militaire, et non, comme on l'a prétendu, un argument en faveur de ceux qui contestent cette utilité.

ANNEXE N° 2.

Note sur la ligne de navigation d'Anvers à New-York.

La Société transatlantique devait, pour cinq millions, avoir cinq bateaux qui lui eussent coûté bien près de huit millions; elle devait, pendant un an ou deux, subir une perte de 50 à 60 mille francs par voyage, tout cela avec un capital de 5 millions de francs. Le résultat a été tout naturellement, qu'après avoir acquis trois bateaux et fait neuf voyages, dont quelques-uns ont donné jusqu'à 100,000 francs de perte, l'administration a dû interrompre le service; elle a espéré trouver, en louant ses navires à la Compagnie des Indes, les ressources qui lui manquaient, et pouvoir recommencer l'exploitation après quelques mois. Cette combinaison n'a pas eu le succès qu'on en attendait, et finalement les directeurs, fatigués d'un état de choses dont leur amour-propre avait autant à souffrir que leur bourse, ont déposé le bilan de la société avec un passif de 3,200,000 fr. Les trois bateaux, qui font le plus clair de son actif, ne rapporteraient probablement pas, si on les vendait dans les circonstances actuelles, la valeur de ce qu'un seul a coûté.

L'intervention de l'État, en faveur de la Société transatlantique, s'est trouvée réduite à son appui moral et à un subside de 18,000 francs en argent.

Le gouvernement attend les offres de capitalistes sérieux, pour recommencer l'opération; il risque fort d'attendre longtemps encore, car les capitaux belges se portent difficilement vers les entreprises maritimes, et ce qui vient d'avoir lieu n'est pas du tout de nature à les y pousser.

Il y a pourtant vingt ans déjà que le gouvernement belge a reconnu l'influence avantageuse que la création de lignes à vapeur transatlantiques pourrait exercer sur les divers éléments de la prospérité publique. Depuis lors, le développement du mouvement commercial, dans les pays qui sont dotés de lignes semblables, est venu prouver la justesse de ce qui alors pouvaient paraître une théorie douteuse. Pour la seconde fois, nous échouons, parce que nous ne voulons pas supporter les sacrifices inséparables des commencements de notre entreprise; cela doit, il faut l'avouer, donner à l'étranger une singulière idée de notre persévérance commerciale.

Les six navires, construits pour les deux lignes du Nord et du Sud-Amérique et qui se détériorent inutilement dans nos bassins, représentent une valeur d'achat de 7 millions suivant la plus basse estimation; ajoutez à cela les trois millions enfouis dans le passif de la Société transatlantique, voilà un capital de 10 millions qui reste inproductif et qui se réduira bientôt à rien, si l'on n'y prend garde.

Dix millions sont toujours une trop forte somme pour qu'on la laisse se perdre au grand détriment du commerce maritime d'un pays quelconque; mais, en Belgique, c'est une somme énorme, car la valeur de notre marine de long cours n'est guère de plus de seize millions.

Il est évident que l'intérêt bien entendu des propriétaires et des créanciers devaient les porter à persévérer et à continuer l'exploitation; mais il est inutile d'espérer que, par le seul espoir de se récupérer dans un avenir éloigné, ils

aillent bénévolement ajouter deux ou trois millions à ce qu'ils ont déjà perdu; cet argent-là, ils préfèrent, avec raison, l'employer à se refaire dans le cercle de leurs opérations individuelles plutôt que d'aller l'enfouir dans une affaire qui doit leur inspirer d'autant moins de confiance que la conduite du gouvernement équivaut à leurs yeux à une répudiation complète de l'entreprise.

De fait, on peut assurer, sans risquer d'être contredit, que cette faillite-ci liquidée, peu importe comment, bien habile sera celui qui trouvera chez nous des gens qui veulent embarquer leur nom et encore moins leurs fonds dans une entreprise du même genre.

Ne serait-ce donc pas faire acte de bon gouvernement que de demander aux Chambres des subsides suffisants pour rétablir, sur des bases durables, une institution d'une utilité si souvent reconnue, et de recueillir ainsi le fruit des sacrifices déjà faits pour sa création? Ce serait évidemment plus national et bien plus avantageux que de subsidier une société étrangère, comme forcément on sera amené à le faire dans un avenir bien rapproché, si on ne veut pas voir Anvers entièrement évincé du marché américain par Rotterdam.

(*Extrait d'une note de M. Pougin.*)

ANNEXE N° 3. — *Mouvement des échanges pendant l'année 1858, et moyenne des résultats pour chacune des trois périodes quinquennales qui l'ont précédé.*

	Importations et exportations réunies				Importations				Exportations			
	COMM. GÉNÉRAL		COMM. SPÉCIAL		COMM. GÉNÉRAL		COMM. SPÉCIAL		COMM. GÉNÉRAL		COMM. SPÉCIAL	
	Valeurs permanentes.	Valeurs actuelles.	Valeurs permanentes.	Valeurs actuelles.	Valeurs permanentes.	Valeurs actuelles.	Valeurs permanentes.	Valeurs actuelles.	Valeurs permanentes.	Valeurs actuelles.	Valeurs permanentes.	Valeurs actuelles.
1re période (1843-47) mill.	627.4	. . . .	399.2	. . . .	334.5	. . . .	218.1	. . . .	292.9	. . . .	181.1	. . . .
2e — (1848-52) —	882 »	789.1	486.6	415.4	442 »	407.2	244.5	219.2	440 »	381.9	242.2	194.1
3e — (1853-57) —	1413.6	1513.9	752.2	741.6	683.2	765.8	351 5	379.3	730.4	748 »	400.7	362.3
Année 1858 . . . —	1462 »	1544.1	853.8	821.4	730.8	800.9	429.8	440.2	731.2	743.2	424 »	381.2
DIFFÉRENCES :												
De la 2e période sur la 1re.	+ 41 o/o	. . . .	+ 22 o/o	. . . .	+ 32 o/o	. . . .	+ 12 o/o	. . . .	+ 50 o/o	. . . .	+ 34 o/o	. . . .
De la 3e période sur la 1re.	+ 125 »	. . . .	+ 88 »	. . . .	+ 104 »	. . . .	+ 61 »	. . . .	+ 149 »	. . . .	+ 121 »	. . . .
De la 3e période sur la 2e.	+ 60 »	+ 92 o/o	+ 55 »	+ 79 o/o	+ 55 »	+ 88 o/o	+ 44 »	+ 73 o/o	+ 66 »	+ 96 o/o	+ 65 »	+ 87 o/o
De 1858 sur la 3e période.	+ 3 »	+ 2 »	+ 14 »	+ 11 »	+ 7 »	+ 5 »	+ 22 »	+ 16 »	»	— 1 »	+ 6 »	+ 5 »

ANNEXE N° 4.

Mouvement du commerce par pays (1858).

Pour le commerce *spécial* de la Belgique, les échanges avec les pays d'Europe représentent, en valeurs actuelles, 86.6 p. c. du mouvement des importations et des exportations réunies ; le reste (134 p. c.) forme la part de nos relations avec l'Amérique, l'Asie, l'Afrique.

Ce mouvement se répartit de la manière suivante :

		Importation.	Exportation.
EUROPE.			
Centrale.	France . . . . . Millions.	105.7	138.6
»	Pays-Bas	83.6	59.4
»	Zollverein	35.9	51.6
»	Autres pays (1).	2.7	10.2
Septentrionale.	Angleterre	85.5	58.9
»	Russie	29.7	5.5
»	Autres pays (2).	6 1	1.5
Méridionale (3)		11.8	24.8
AMÉRIQUE		71.1	29.9
ASIE		6.4	0.5
AFRIQUE		1.7	0.3
		440.2	381.2
L'Europe à donc fourni à elle seule un mouvement de		361.0	350.5
Tandis que l'Amérique, l'Asie et l'Afrique n'ont fourni que		79.2	30.7

---

(1) Les autres pays de l'Europe centrale sont les villes hanséatiques et le Mecklembourg.

(2) La Suède et le Danemark sont les pays non dénommés de l'Europe septentrionale.

(3) Les pays de l'Europe méridionale avec lesquels des relations commerciales ont eu lieu sont : la Turquie, la Sardaigne, l'Autriche, l'Espagne, la Suisse, les Deux-Siciles, Parme (y compris Modène, Lucques, la Toscane, les États-Romains), le Portugal et la Grèce.

ANNEXE N° 5.

Part du pavillon belge dans les transports maritimes.

ENTRÉE ET SORTIE RÉUNIES.

	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.
Nombre de navires . . p. c.	19.3	19.2	15.7	16.2	15.3	12.8
Tonnage	19.4	19.8	18.2	19.4	18.7	12.6
Chargement	20.3	20.5	18.2	18.3	16.8	13.6
Équipage.	»	»	19.1	21.6	21.2	17.7
ENTRÉE.						
Nombre de navires	18.5	19.7	15.3	16.0	15.1	13.0
Tonnage	18.5	20.0	17.1	19.5	17.8	13.0
Chargement.	17.6	20.1	16.7	16.3	15.0	12.7
Équipage.	»	»	1.85	21.6	20.6	18.0
SORTIE.						
Nombre de navires	20.2	18.7	16.2	16.3	15.5	12.6
Tonnage	20.3	19.5	19.3	19.4	19.5	12.2
Chargement.	25.8	21.1	21.6	22.7	20.8	15.3
Équipage.	»	»	19.8	21.6	21.8	17.5

ANNEXE N° 6. — *Exports to China from London, Liverpool and the Clyde, Company's mo*

YEAR.	Worsted Stuffs.	Camlots.	Long Ells.	Woellens.	Dyed and printed cottons.	Plain-cottons.	Cotton-twist.
	Pièces.	Pièces.	Pièces.	Pièces.	Pièces.	Pièces.	lbs.
1834	1,950	7,580	101,676	76,713	40,462	189,885	1,535,260
1835	4,969	5,528	139,458	59,605	42,107	247,249	2,205,979
1836	12,436	17,021	137.415	68,042	60,776	308,624	3,073,934
1837	2,515	6,180	59,505	35,281	58,746	250,504	1,772.373
1838	15,586	3,560	115,380	44,731	49,250	680,566	3,912,480
1839	6,730	1,250	64,726	25,034	58,821	482,850	1,593,109
1840	3,210	2,670	107,424	31,813	29,856	428,948	2,478,800
1841	1,440	620	61,678	40,970	62,600	714,697	3,373,940
1842	376	3,847	53,616	11,647	39,460	585,390	5,119,060
1843	7,278	10,977	93,403	45.657	169,521	1,228,796	6,210,024
1844	14,265	20,542	98,214	59,143	242,197	2,375,225	3,110,074
1845	13,569	13,374	91,530	62,731	100.615	2,998,126	2,640,090
1846	8,415	8,034	75,784	56,996	81,150	1,859,740	5,324,050
1847	9,409	3,500	72,488	60,931	81,010	1,565,360	4,434,210
1848	9,322	5.412	80,884	51,564	90,100	1,738,835	4,553,390
1849	7,959	6,521	84,240	46,551	88,030	1,838,450	3,200,980
1850	5,630	7,065	82,100	57,075	126,970	1,831,522	3,011,970
1851	7,878	13,088	85,570	38,869	253,599	2,741,125	3,842,870
1852	S. 3,610	7,647	31,955	30,059	256,543	2,281,932	128,000
»	C. 7,325	10,017	58,509	18,966	110,630	1,043,625	6,743,652
	10,935	17,664	90,464	49,025	366,973	3,325,557	6,871,652

for twenty-three years, beginning with 1834, in which year the East-India nopoly ceased. (*Extrait de* WINGROVE COOKE.)

1853	S.	2,170	3,960	13,400	11,184	88,340	1,868,375	68,650
»	C.	8,092	4,360	23,803	7,683	66,340	528,422	3,176,137
		10,262	8,320	37,203	18,867	154,680	2,396,997	3,244,187
1854	S.	120	2,720	2,500	7,587	41,700	374,100	»
»	C.	4,520	5,106	25,880	7,472	53,950	567,530	3,486,550
		4,640	7,826	28,380	15,059	95,650	941,630	3,486,550
1855	S.	1,020	1,410	10,040	14,467	69,025	1,310,350	51,000
»	C.	600	860	4,440	2,870	29,080	494,608	2,816,970
		1,620	2,270	14,480	17,337	198,105	1,804,958	2,867,970
1856	C.	2,800	2,350	17,224	28,002	159,362	1,651,094	60,500
»	S.	4,628	2,120	19,418	10,551	122,422	1,166,530	3,319,100
		7,428	4,470	36,642	38,553	281,784	2,817,624	3,379,600

NOTES : En 1837, panique en Angleterre et en Amérique.
Du mois de mars 1839 au mois d'avril 1842, le commerce fut sérieusement interrompu par la guerre.
Depuis 1853, la rebellion a réagi sur le commerce, tant au Nord qu'au Sud.
S, signifie Shang-haï ; C, signifie Canton, Hong-Kong inclu.

TABLE DES MATIÈRES.

CHAPITRE TROISIÈME.

CHAPITRE QUATRIÈME.

CHAPITRE CINQUIÈME.

CHAPITRE SIXIÈME.

CHAPITRE SEPTIÈME.

CHAPITRE HUITIÈME.

CHAPITRE NEUVIÈME.

ANNEXES.
